MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
Secretaria - Geral

MT PRESERVE

Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes



1980 - 89

Presidente da República
José Sarney

Ministro dos Transportes
José Reinaldo Carneiro Tavares

Comissão Coordenadora das Atividades do PRESERVE – CCP

Presidente
Mário Antonio Garcia Picanço

Secretária Executiva
Maria Elisa Carrazzoni

Membros
Vitor Henriques de Lira (MT)
Lídia Alvarenga (MT)
Thomas João Larycz Landau (DNER)
Rubens Alves Garcia (GEIPOT)
Sebastião Mourão da Rocha (PORTOBRÁS)
Nélio Celso Carneiro Tavares (RFFSA)
Alfredo Pinto de Magalhães (STA/MT)
Maria Elizabeth C. Veríssimo (MT)

Foto da Capa:

Companhia de Navegação de São Francisco – FRANAVE

O navio "Benjamim Guimarães", último remanescente das embarcações de roda que vieram dos Estados Unidos em 1913, para navegação no rio São Francisco. Atualmente transporta passageiros em viagem turística pelo rio.

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

PRESERVE
1980 – 1989

Texto

Alcina Martins de O. e Silva – Museóloga[1]
João Carlos Pontes Gazineu – Arquiteto[1]
Mônica S. de Abreu – Museóloga[1]
Maria Thereza Kahl Fonseca – Museóloga[1]

Normalização – Referências – Anexos e Catalogação
Maria Celeste Ribeiro[2]
Valquíria Carvalho Guimarães[2]

Índice Remissivo
Lídia Alvarenga Neri – Coordenadora de Documentação[2]

Preparo de Originais
Roberto João Torres da Rocha[1]
Maria da Glória de C. Naves Almeida[2]

Capa, Revisão, Impressão e Arte
Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT

As fotos divulgadas neste trabalho pertencem aos acervos das seguintes entidades: Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA (fotos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8); Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU (fotos 9, 10 e 11); Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA (fotos 12 e 13); Administração do Porto de Manaus (fotos 14 e 15); Companhia Docas do Pará – CDP (foto 16); Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ (fotos 17, 18 e 19); Companhia Docas de Imbituba (foto 20); Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (fotos 21 e 22); Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT (foto 23).

---

[1] PRESERVE – (Secretaria Executiva)
[2] Coordenadoria de Documentação do MT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO – PRESERVE
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

PRESERVE
1980-1989

Coordenação de Maria Elisa Carrazzoni

PRESERVE – CCA
Brasília
1989

Ministério dos Transportes
Programa de Preservação do Patrimônio Histórico
PRESERVE – C C A
Esplanada dos Ministérios, Sala 512
70062 – Brasília-DF

ISBN –

Impresso no Brasil

Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – PRESERVE, 1980-89 / coordenação de Maria Elisa Carrazzoni. – Brasília: PRESERVE, CCP, 1989.

118 P.: il.

1. Transporte – Preservação – História. 2. PRESERVE. I. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. Comissão de Coordenação das Atividades. II. Carrazoni, Maria Elisa.

CDD 19ª 344.094

Catalogação na fonte elaborada pela Biblioteca Central do Ministério dos Transportes

SUMÁRIO

COMISSÃO CONSTITUCIONAL DO CENTENÁRIO DA REPÚBLICA

Saulo Ramos - *Ministro da Justiça*; José Aparecido de Oliveira – Ministro da Cultura; Senador Marco Maciel; Deputado Egydio Ferreira Lima e Deputado Bonifácio de Andrade; Ministro José Fernandes Dantas (STJ); Ministro Aldo Fagundes (STM); Ministro Marcelo Pimentel (TST); Virgílio Costa – Secretário da Comissão Especial da Memória dos Presidentes da República.

COLABORAÇÃO

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.
DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
PORTOBRÁS – Empresa de Portos do Brasil S.A.
EBTU – Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos
CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos
STA – Secretaria de Transportes Aquaviários do MT
VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

1. APRESENTAÇÃO

1.1

Tão relevante quanto construir estradas, portos, operar ferrovias e manter as vias fluviais de um imenso país como o Brasil, é o ato de preservar os registros desse grande desafio.

Dirigentes e técnicos do Ministério dos Transportes, desde 1980, vêem como incentivo e exemplo, o acervo que o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico reuniu e organizou, nos diversos centros e núcleos instalados em diversos pontos do território nacional.

Mais importante que o testemunho material constituído pelas máquinas, equipamentos, documentos textuais e fotográficos, é, sem dúvida, o legado que nos deixaram homens da envergadura de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, Cristiano Benedicto Ottoni, Francisco Pereira Passos, Mariano Procópio Ferreira Lage, Paulo de Frontin, André e Antonio Rebouças.

Divulgar a obra desses brasileiros, que se dedicaram à implantação e melhoria dos meios de transportes no Brasil, é uma das tarefas que o PRESERVE cumpre, com objetivo de informar e formar a atual e as futuras gerações.

A administração do MT vem apoiando o Programa, que tem caráter permanente, e documenta, de maneira imparcial, a história deste Ministério e a atuação dos seus dirigentes e técnicos, como parte integrante da evolução dos meios de transportes no país. Esta edição é comemorativa do Centenário da República e da celebração do centenário de morte do Barão de Mauá, Patrono do Ministério dos Transportes.

José Reynaldo Tavares
Ministro dos Transportes

1.2

O PRESERVE, Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes está completando nove anos de atividade, com resultados que podem ser considerados altamente positivos. Diante das dificuldades que o país atravessa, conhecidas por todos nós, a preservação do acervo cultural do Ministério dos Transportes é um exemplo de que o cuidado com os testemunhos do passado não depende apenas de recursos financeiros mas sobretudo do interesse dos dirigentes dentro de uma organização, e do bom nível dos técnicos diretamente ligados a tarefas de identificação, classificação e preservação do patrimônio.

A ação do PRESERVE se desenvolveu através de duas vertentes básicas: o cuidado em identificar e restaurar os prédios de boa qualidade arquitetônica e a busca de peças e documentos textuais e fotográficos visando sua recuperação como fonte de informação para o público em geral e para os estudiosos, particularmente. Os prédios, uma vez preservados, são o abrigo ideal para o acervo documental que pode ou não vir a ser exposto em linguagem museológica, sendo objetivo primordial do Programa sua preservação para a pesquisa e o estudo aprofundado das questões ligadas à evolução da história e da tecnologia dos transportes no Brasil.

Depois desses anos todos de trabalho, uma visão retrospectiva nos apresenta, desde o Centro de Preservação da História Ferroviária de São João Del Rey, trabalho pioneiro inaugurado em 1981 e tombado em 1987 como monumento nacional, aos núcleos de documentação, todos eles motivo de orgulho e incentivo para a continuação deste Programa.

Podemos considerar os 19 centros e núcleos de preservação apenas o começo da imensa tarefa de restauração e preservação da memória dos transportes na área do MT. Ampliar e aperfeiçoar o corpo técnico do PRESERVE é objetivo a ser alcançado para manter o que foi reunido até agora. A restauração de documentos textuais e fotográficos também se faz urgente, constituindo-se fonte de informações em grande parte ainda inéditas para pesquisadores.

O Programa precisa de maiores recursos financeiros, é verdade, mas acima de tudo não lhe deve faltar o apoio que os dirigentes do Ministério dos Transportes lhe dispensaram nestes nove primeiros anos de existência.

Maria Elisa Carrazzoni
Secretária Executiva do PRESERVE

2. O QUE É O PRESERVE

2.1 - Histórico

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes foi implantado em 1980, em face das constantes denúncias de deterioração de documentos, prédios e peças que representam a história dos transportes no Brasil, com o agravante de parte desse material ser destinado à sucata sem nenhum estudo prévio.

Em 1º de fevereiro de 1983, a Portaria nº 126 do Ministério dos Transportes instituiu, em caráter permanente, o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes – PRESERVE, constituindo a Comissão Coordenadora das Atividades, CCP, com a finalidade de coordenar o planejamento, o desenvolvimento, a implantação e o acompanhamento das atividades do Programa nas entidades vinculadas ao MT.

O PRESERVE, em nove anos de existência, cumpriu grande parte dos seus objetivos, criando os Centros de Preservação da História Ferroviária e os Núcleos da História Portuária que somam hoje o total de dezenove, assim distribuídos:

1. Museu do Porto de Manaus – AM;
2. Núcleo da História Portuária da Bahia – Salvador, BA;
3. Núcleo da História Portuária do Rio de Janeiro – RJ;
4. Núcleo da História Portuária de Belém – PA;
5. Núcleo da História Portuária de Pernambuco – Recife, PE;
6. Museu Ferroviário de São João Del Rey – MG;
7. Museu do Trem – Recife, PE;
8. Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará – Fortaleza, CE;
9. Núcleo da História Ferroviária de Juiz de Fora – MG;
10. Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina – Curitiba, SC;
11. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul – São Leopoldo, RS;
12. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro – RJ;
13. Núcleo de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba – SP;
14. Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira – RJ;
15. Museu do Porto e da Cidade de Imbituba – SC;
16. Núcleo Histórico da Divisão Operacional – Campos, RJ;
17. Núcleo Histórico de Belo Horizonte – MG;
18. Museu Ferroviário Regional de Bauru – SP;
19. Museu do Porto de Santos – SP.

Apesar da deficiência de pessoal especializado, esses centros e núcleos estão cumprindo seus objetivos de resgate, restauração e estudos de toda a história dos transportes e criando a mentalidade de respeito aos técnicos de alto nível ou simples operários, que desempenharam papel importante elaborando projetos, buscando soluções e construindo portos, pontes, estradas e ferrovias.

Caracterizando-se o PRESERVE como órgão técnico consultivo e normativo, a execução e o custeio das atividades ficam a cargo das empresas abaixo relacionadas:

1. Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA
2. Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS
   - 2.1 – Companhia Docas da Bahia – CODEBA;
   - 2.2 – Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA;
   - 2.3 – Administração do Porto de Recife;
   - 2.4 – Administração do Porto de Manaus;
   - 2.5 – Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ;
   - 2.6 – Companhia Docas do Pará – CDP.
3. Companhia Docas de Imbituba
4. Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUNAMAM
   - 4.1 – Companhia de Navegação do São Franscico – FRANAVE;
   - 4.2 – Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro – LLOYDBRAS
5. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER

3. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. — RFFSA

3.1 - Centros de Preservação da História Ferroviária

3.1.1 – São João Del Rey

No final do século XIX, a ferrovia chegou a São João Del Rey levando o progresso material, provocando grande desenvolvimento socioeconômico na região e incentivando a vida cultural.

Após estudar a situação do acervo da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM e reconhecer seu valor e significado histórico, coube ao PRESERVE sugerir a execução de um projeto que tivesse como objetivo a restauração e a revitalização de todo o conjunto, formado por prédios, equipamentos e documentação manuscrita e iconográfica.

3.1.1.1 – O PROJETO

Resultado de estudos e pesquisas que o antecederam, o projeto implantado pelo PRESERVE é formado por vários módulos, entre eles:

- planejamento e instalação do Museu Ferroviário de São João Del Rey;
- restauração e recuperação da Rotunda;
- restauração dos prédios que serviam de almoxarifado e armazém;
- ligação ferroviária São João Del Rey–Tiradentes;
- restauração da Estação de Tiradentes;
- restauração do prédio das oficinas de manutenção da Oeste de Minas.

3.1.1.2 – O MUSEU. A RESTAURAÇÃO DOS PRÉDIOS

Inaugurado em 1981, o Museu Ferroviário de São João Del Rey conta a história da Estrada de Ferro no mundo e, em particular, da EFOM, reunindo e mostrando o acervo significativo dessa ferrovia.

Constituindo-se no primeiro módulo do projeto, o Museu possui, entre outras peças importantes, a centenária locomotiva nº 1, de fabricação Baldwin, a primeira a trafegar naquela estrada de ferro.

O Museu foi instalado no antigo armazém de cargas da EFOM, no qual se realizaram obras de restauração e adaptação que mantiveram o caráter original da construção. Os prédios que serviram de almoxarifado e armazém também foram restaurados e, hoje, o espaço é destinado a exposição de arte, restaurante e área de apoio administrativo do conjunto.

3.1.1.3 – LINHA TURÍSTICA SÃO JOÃO DEL REY-TIRADENTES

Desativada como linha de tráfego comercial, manteve-se a ligação de São João Del Rey a Tiradentes. Os 12 km que separam as duas cidades foram totalmente recuperados, com troca de lastro, trilhos e dormentes, tendo sido realizado o ajardinamento de toda a sua extensão.

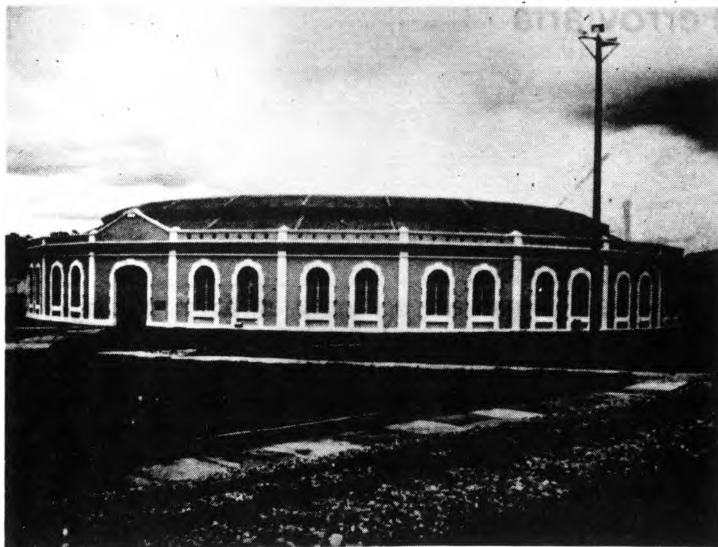
Completando o conjunto do pátio ferroviário, a Estação de Tiradentes – típico exemplo de construção rural, caracterizada pela simplicidade – também foi restaurada.

Integrando o sexto módulo do projeto, a linha turística funciona nos fins de semana, atraindo grande número de visitantes.

3.1.1.4 – A ROTUNDA

No contexto ferroviário, a rotunda é um tipo de oficina destinada à manutenção de locomotivas, carros de passageiros e vagões. No Brasil, é também conhecida como "Depósito de Locomotivas".

A recuperação da rotunda de São João Del Rey, que integra o segundo módulo do projeto, tem como objetivo abrigar e expor peças de grande porte (locomotivas, carros e vagões) da antiga Oeste de Minas e da Rede Mineira de Viação e



A rotunda que integra o conjunto de prédios do Complexo Ferroviário de SãoJoão Deel-Rey-MG

preservar uma construção significativa da arquitetura ferroviária brasileira.

Na recomposição do prédio, que estava bastante deteriorado, foi respeitado o aspecto original da construção; assim, os trabalhos de restauração tiveram como base os elementos encontrados nas paredes externas e na parte interna do prédio, algumas plantas datando de 1947 e fotografias de 1912 e 1961.

Na parte externa foram recompostas as calçadas que circundam o prédio e "para valorizar os jardins e a fachada à noite, foram instalados refletores que criam um clima teatral de fantasia e grandiosidade, bem de acordo com a paisagem de São João Del Rey".

3.1.1.5 – TOMBAMENTO

Em decorrência de solicitação da Secretaria Executiva do PRESERVE/MT, foram tombados, conforme notificação do SPHAN – Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de 29/12/86, o denominado Complexo Ferroviário de São João Del Rey, o trecho da via férrea que liga as cidades São João Del Rey–Tiradentes e a Estação Ferroviária de Tiradentes.

O tombamento do aludido complexo ferroviário inclui:

- Estação ferroviária local;
- Antigo armazém de carga, atualmente primeiro módulo do Museu Ferroviário;
- Depósito de chaves;
- Antigo almoxarifado, atualmente centro de arte;
- Antigo armazém, com proposta para funcionamento de auditório e restaurante;
- Antiga rotunda, atualmente segundo módulo do Museu Ferroviário;
- Oficinas mecânicas, de fundição e de ferraria;
- Casa de máquinas;
- Galpões abertos com oficinas de reparo, manutenção e carpintaria;
- Caixa d'água;
- Sanitário;
- Abrigo de socorro com guarita lateral.

Integram o conjunto em questão todos os bens móveis depositados nas dependências não só do museu, como também das oficinas e casa de máquinas supracitadas.



3.1.2 – Recife

Em 1858, foi inaugurada a "Recife and São Francisco Railway Company", ligando a cidade do Recife ao Cabo. Era a ferrovia chegando ao Nordeste.

Paralelamente à construção do caminho Recife–São Francisco, o Governo Provincial planejava outra estrada que ligasse Recife a Limoeiro. A concessão para essa construção foi dada ao Barão da Soledade, em 1868.

Visando aos lucros a serem obtidos no percurso da ferro-

via, com o transporte do açúcar pernambucano, os ingleses criam a "The Great Western of Brazil Railway, Limited". Em 1873, foi autorizado seu funcionamento e, um ano depois, o Barão da Soledade transfere para a companhia inglesa a concessão que havia recebido. Em 1879, começou-se a construir o tronco Recife–Limoeiro. A estação inicial situava-se em "fora de portas", junto à fortaleza do Brum; só mais tarde, em 1888, foi inaugurada a Estação Central do Recife, onde atualmente está instalado o Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco.

3.1.2.1 – A ESTAÇÃO CENTRAL

O projeto da estação inspirou-se na arquitetura ferroviária européia da época. O emprego, na fachada, de vitral em "forma de leque", localizado no corpo central, em plano recuado, é um exemplo dessa influência. A arquitetura do ferro, surgida no Brasil na segunda metade do século passado, está presente na estação do Recife como elemento estrutural e decorativo.

3.1.2.2 – O MUSEU

Existente desde 1972, o Museu do Trem, criado por iniciativa da RFFSA com o apoio da Fundação Joaquim Nabuco, foi reinaugurado em 1982.

Após dez anos, o espaço tornou-se insuficiente para o número de peças que formavam o acervo, havendo a necessidade de adequar o Museu ás diretrizes do PRESERVE, que procura transmitir ao público o maior número possível de informações. Considerando essas diretrizes, o novo projeto ampliou as salas e reformulou a exposição. A narrativa passou a abranger a História dos Transportes sobre os trilhos, desde o início até a invenção da locomotiva e seu desenvolvimento através dos anos, dando ênfase à Companhia "Great Western". A amostragem é feita com auxílio de painéis fotográficos, e cerca de 70 peças, na sua maioria de origem inglesa, utilizadas naquela ferrovia.

Em 12 de março de 1985 foi inaugurado o seu 2º módulo, que constou da reforma da antiga Estação Central, adaptação da garagem para exposição de locomotivas, carros, vagões, guindastes, etc., além da criação de jardins nas áreas adjacentes.

A estação está sendo utilizada também como área de circulação de público para comunicação com o Terminal do Metrorec.

* * * * * *

3.1.3 – Ceará

O Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará, inaugurado em 1982, está instalado num bairro operário, na antiga sede administrativa das Oficinas Demósthenes Rockert, na cidade de Fortaleza.

O projeto, realizado com a cooperação da Secretaria de Cultura do Estado, teve por objetivo a restauração do prédio para a guarda das peças e do arquivo de fotografias e documentos representativos da história ferroviária na região. A área externa foi toda ajardinada e preparada para receber locomotivas, vagões e peças de médio porte.

3.1.3.1 – O PRÉDIO

O prédio é composto por estrutura de alvenaria de tijolos autoportantes, em dois pavimentos, com pisos em vigas de madeira, revestidos com frisos do mesmo material. O telhado, em telhas francesas com inclinação acentuada, é do tipo mansarda, semelhante àquelas usadas no norte da Europa.

A fachada principal é marcada por corpo central saliente, o que destaca a entrada e, no andar superior, a sacada.

3.1.5 – Rio de Janeiro

3.1.5.1 – ORIGEM DO BAIRRO DO ENGENHO DE DENTRO

O bairro carioca do Engenho de Dentro deve sua existência às primeiras oficinas de trens que ali foram implantadas em 1871.

A construção dessas oficinas nasceu da necessidade de uma área maior para manutenção e reparo das locomotivas, carros e vagões da Estrada de Ferro D. Pedro II.

3.1.5.2 – O CENTRO DE PRESERVAÇÃO

O Centro de Preservação, inaugurado em 1984, foi instalado no prédio onde funcionou a antiga Oficina de Pintura.



Interior do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro/RJ

Sua construção obedece à tendência clássica adotada para os galpões industriais. Possuindo a estrutura do telhado em madeira, apoiada em colunas de ferro, apresenta, na fachada, linhas retas e frontão com óculo.

3.1.5.3 – O MUSEU

O interior do prédio foi restaurado e adaptado para abrigar a exposição que mostra exemplares importantes da história ferroviária brasileira. Ali vemos a "Baroneza", primeira locomotiva a trafegar no Brasil, os carros que serviam a D. Pedro II, ao Rei Alberto e a Getúlio Vargas, além de telefones, lanternas, sinos, relógios, etc., e miniaturas de locomotivas, carros e vagões. Essas peças, unidas a painéis fotográficos, reconstituem a história das ferrovias que serviram e servem ao Estado: a Estrada de Ferro Mauá (1854), a Estrada de Ferro D. Pedro II (1858) e a Leopoldina (1873), hoje incorporadas à RFFSA.

Uma das atrações do Museu é a maquete reproduzindo túneis, pontes e paisagens, onde correm locomotivas a vapor e a diesel, puxando carros de passageiros ou vagões.

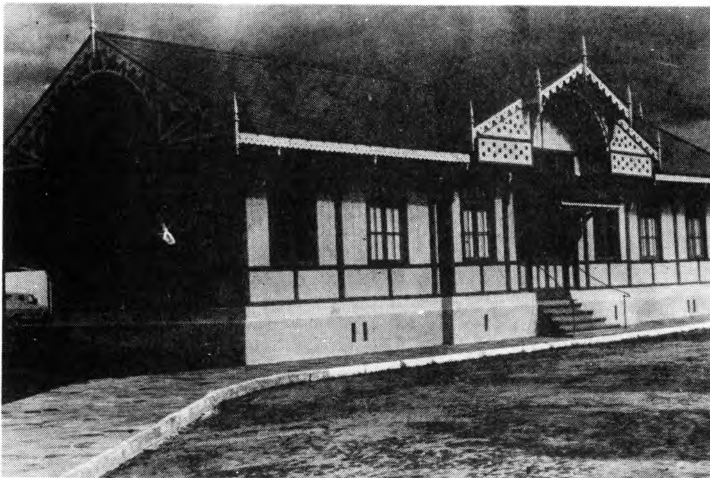
Na área externa, ajardinada, foram instaladas uma cabine de sinalização e diversas peças de grande porte.

Num antigo carro de madeira, funciona um pequeno auditório que serve também a várias atividades educativas.

* * * * *

3.1.6 – São Leopoldo – RS

3.1.6.1 – CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL – SÃO LEOPOLDO



Fachada do Centro de Preservação da História Ferroviária de São Leopoldo-RS

A Estação de São Leopoldo, uma das mais antigas do Estado, entrou em operação em 1874, juntamente com a inauguração do primeiro trecho ferroviário – Porto Alegre-São Leopoldo – construído pela "NEW HAMBURG BRAZILIAN RAILWAY COMPANY LIMITED", substituindo o transporte de passageiros e de cargas da região, até então realizado em condições precárias, por uma Companhia de barcos a vapor.

A construção possui características próprias em relação ao padrão arquitetônico da região, pois testemunha a presença inglesa no Sul. O prédio, pré-fabricado na Inglaterra, é estruturado em madeira e revestido por chapas de zinco.

Com as obras para implantação dos trens urbanos do TRENSURB, a estação estava ameaçada de demolição, além de se encontrar em acentuado processo de deterioração. Para protegê-la da destruição, e tendo em vista o seu significado para a história da ferrovia gaúcha, foi escolhida pelo PRESERVE para que nela se instalasse o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, inaugurado em 10 de março de 1985.

3.1.7 – Paranapiacaba

3.1.7.1 – HISTÓRICO E CARACTERIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO

A centenária Vila Inglesa de Paranapiacaba, localizada no topo da Serra do Mar, município de Santo André-SP, foi projetada para abrigar os engenheiros ingleses e operários que estenderam os trilhos da primeira via férrea construída na província de São Paulo – a São Paulo Railway –, que ligava o porto de Santos a Jundiaí.

Em 26 de abril de 1856, o Decreto Imperial nº 1759 concedeu privilégio de 33 anos "para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Santos fosse até Jundiahy", a um grupo do qual fazia parte o Barão de Mauá. Posteriormente, esse privilégio foi transferido para a "São Paulo Railway Company", companhia inglesa que obteve um aumento de prazo de 90 anos.

A construção foi iniciada em 1860 e sete anos depois toda a linha estava pronta, sendo inaugurada em 16 de fevereiro de 1867.

Cerca de 5 mil homens foram empregados no desbastar das matas, escavação e movimentação de terra, além da construção dos chamados Planos Inclinados, onde se instalaram as máquinas fixas que integrariam o Sistema Funicular.

A Vila de Paranapiacaba divide-se em 3 núcleos: Vila Velha, Vila Martin Smith (atual Vila Nova) e Parte Alta (Vila dos Aposentados). No chamado "corredor ferroviário" estão localizadas as antigas Casas de Máquinas 4 e 5 respectivamente dos sistemas funiculares de 1867 e 1901, oficina de volantes e o sistema de cremalheira-aderência, o grande pátio de manobras e triagem dos vagões e a nova estação (a velha foi destruída por um incêndio), e demais construções entre as quais a vila de moradias.

Na colina mais alta do local, situa-se a casa que servia de residência ao engenheiro-chefe. Construída em 1897 e conhecida atualmente como "Castelinho", assumiu o aspecto simbólico de liderança, atraindo as atenções de qualquer ponto da Vila.

Arquitetonicamente a vila segue o estilo inglês do século passado, com casas construídas em pinho de riga e pintadas na cor escura, constituindo-se na única vila ferroviária daquele século, representante da era industrial.

A vila é um exemplo de implantação urbana que se amoldou à sinuosidade do terreno, dispensando cortes nas elevações que marcam a área. Seu entorno, representado pela mata atlântica da Serra do Mar, apresenta nascentes de água e vegetação local da mais alta valia e interesse do Estad. Nela se encontra a Estação Biológica, fundada pelo naturalista alemão Hermann Von Ihering, constituindo um dos mais valiosos exemplos de mata tropical úmida à disposição de biólogos, zoólogos e demais pesquisadores para seus estudos.

Grande parte do ano a região é atingida por uma intensa neblina semelhante ao "fog" londrino que, somada à arquitetura e à presença da mata, garantem um espetáculo completamente insólito em nosso país.



Vista da Antiga Vila Inglesa de Paranapiacaba

3.1.7.2 OS SISTEMAS FUNICULARES E CREMALHEIRA – ADERÊNCIA

3.1.7.2.1 – O Primeiro Funicular

A transposição dos contrafortes da Serra do Mar, que apresentavam um desnível abrupto de 800 metros de altitude a ser vencido no menor percurso possível, visando um resultado econômico vantajoso, tornou-se um desafio para a técnica da época que solucionou a questão projetando um traçado de apenas 8 quilômetros, sem túneis, contornando as escarpas da Serra, dividido em 4 planos inclinados com rampas de 10 por cento.

No trecho, os trens se movimentariam por meio de engate dos vagões (serra-breques) a um cabo de aço preso a cada uma das 4 máquinas fixas, instaladas em igual número de patamares, que o soltavam e recolhiam. Estava formado o primeiro "Sistema Funicular", liberado para o tráfego a partir de 16 de fevereiro de 1867. O local onde foi situado ficou conhecido, posteriormente, como "Serra Velha".

3.1.7.2.2 – O Segundo Funicular

Para atender a maior demanda do transporte de carga e de passageiros, foi inaugurado, na "Serra Nova", um segundo funicular, de maior capacidade que o anterior, constituindo-se de 5 planos inclinados com 10,5 quilômetros e rampas de 8%, atravessando 11 túneis abertos em pura rocha.

O sistema adotado neste funicular é o denominado "sem fim", que traciona as composições movidas por 5 máquinas fixas a vapor, originalmente gerado pelo carvão e atualmente equipado com caldeira a óleo. O cabo atravessa vários volantes das máquinas fixas, corre os planos inclinados sobre polias assentadas no meio da linha e faz retorno no final de cada plano, através de volantes especiais com um sistema de contrapesos destinado a manter os cabos distendidos.

Para movimentar as composições na "Serra Nova", usam-se locobreques – locomotivas de pequeno porte equipadas com "garra" especial para prender-se no cabo "sem fim", segurando ou empurrando as composições em cada plano – na subida ou descida –, com peso máximo de 120 toneladas, e contrabalanço de 60 toneladas.

3.1.7.2.3 – O "Cremalheira-Aderência"

Com o correr dos anos, ambos os sistemas funiculares da Serra do Mar tornaram-se obsoletos. O aumento do fluxo de transporte imposto pelas necessidades socioeconômicas, principalmente da área do pólo industrial de Cubatão, passou a exigir um sistema mais moderno e eficiente, sendo implantado, em 1974, o "Cremalheira-Aderência", que representou um aumento de capacidade operacional da estrada em 150 por cento.

Com a adoção deste novo sistema, construído no leito do primeiro funicular, este desapareceu, enquanto o segundo permaneceu em atividade ainda por alguns anos da década de 70. Atualmente, o trecho entre o 4º e o 5º patamares do Segundo Funicular funciona com fins turísticos.

3.1.7.3 – PRESERVAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DE PARANAPIACABA

Diante da importância histórica e cultural do conjunto formado pela vila ferroviária e sistema funicular da ferrovia, como também as características ambientais do entorno, a necessidade de preservação e revitalização da área vem sendo reivindicada pela comunidade, desde a criação do Movimento Pró-Paranapiacaba em 1983.

Com o objetivo geral de traçar diretrizes básicas para a preservação e revitalização da referida vila, foram promovidos o "Simpósio Pró-Preservação de Paranapiacaba" e o "Seminário Pró-Preservação de Paranapiacaba", em 1983 e 1985, respectivamente.

Em reconhecimento do valor cultural deste patrimônio e estimulados pelo movimento e, posteriormente, pela Comissão Especial Pró-Paranapiacaba, formada após o Seminário de 1985, vários órgãos e entidades públicas manifestaram seu interesse na preservação e revitalização da área, apresentando medidas conretas, destacando-se entre estas a abertura de processo de tombamento da vila aprovado pelo CONDEPHAAT, em setembro de 1987.

3.1.7.3.1 – O PRESERVE e Paranapiacaba

O trabalho de recuperação de Paranapiacaba recebeu um novo impulso com a Portaria nº 312, baixada pelo Ministro dos Transportes em 30 de maio de 1985 que, considerando o valor histórico deste patrimônio, determinou a sua preservação e definiu a participação e responsabilidades do PRESERVE e RFFSA.

O PRESERVE, desde 1983, foi solicitado pelas diversas entidades interessadas a assumir a responsabilidade da preservação da antiga Vila, mas somente a partir do 1º Simpósio Pró-Paranapiacaba, realizado neste mesmo ano, acelerou algumas medidas urgentes e concretizou outras, anteriormente planejadas.

Assim, o PRESERVE e a SR-4, cumprindo, na medida de suas possibilidades, o que foi estabelecido como prioritário nas várias reuniões ocorridas com as entidades envolvidas, e em atendimento a portaria nº 312, realizaram os seguintes trabalhos:

1. instalação de cercas de segurança (1983);
2. reforma do Grupo Escolar;
3. desocupação e restauração do "Castelinho" (1983-1985). Após consulta do IPT, Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, procedeu-se à execução dos seguintes serviços:
   - substituição das tábuas das paredes externas em ambas as faces, troca das folhas de venezianas e substituição de batentes e caixilhos;
   - "enxerto" no pé das colunas da varanda, emassamento e pintura das paredes externas e internas;
   - restauração do fogão.
4. restauração do "Sistema Funicular" (1983-1985).
   - Sinalização
     Com o objetivo de garantir a circulação segura dos locobreques, para fins turísticos, entre os 5º e 4º Patamares do Sistema Funicular, foi recuperado o sistema de sinalização instalado ao longo do plano inclinado e nos patamares. Esse sistema é composto por sinal de cabo, sinal mecânico, telefonia – telefone magnético – e cabine de licenciamento mecânico de trens;
   - Obras civis nas casas de máquina
     A recuperação do sistema mecânico das 4ª e 5ª Casas de máquinas inclui sua desmontagem, recuperação de peças, lubrificação, remontagem e pintura, permitindo o seu funcionamento. Na 5ª Casa foi recuperado o sistema de caldeiras, condutores, cabos, poços de tensão necessários à operação. A execução dos serviços mecânicos coube a uma equipe de ex-funcionários da ferrovia, recontratados para essa finalidade;
   - Obras do Plano Inclinado
     Foi recuperada a Via Permanente no Plano Inclinado, compreendido entre o 5º e 4º Patamares da Serra Nova, incluindo limpeza geral, substituição dos dormentes, pintura e reforma dos viadutos 14, 15 e 16, além da limpeza dos túneis e capina do trecho. Os trilhos foram mantidos. Foi recuperado o Mirante acima da 4ª Casa de Máquinas;
   - Outros Edifícios
     Foram executadas reforma, pintura e limpeza dos prédios da Oficina de Volantes, Abrigo de Locomotivas e Abrigo dos Carretéis de Cabo;
   - Material rodante de tração
     Foram recuperados três locobreques na Oficina da Lapa, os quais se encontram no tráfego turístico entre os 5º e 4º Patamares da Serra Nova.
5. Restauração do imóvel denominado Mercado (1987);
6. Restauração do Clube Lira Serrano (1987);
7. Restauração e recuperação do imóvel denominado "Cadeia" para instalação do Posto Policial.

3.1.7.4 – O CENTRO DE PRESERVAÇÃO

O Centro de Preservação da História de Paranapiacaba, inaugurado em 1985, foi instalado no Castelinho. O acervo é constituído principalmente por fotografias antigas e atuais que documentam o Sistema Funicular no estado de conservação anterior à restauração, as diversas etapas deste trabalho e o seu resultado final.



Vista do Castelinho

3.1.7.4.1 – O Castelinho

Construído em 1897, serviu de residência do engenheiro mais graduado da ferrovia. Posteriormente passou a ser utilizado como escritório.

Como toda a vila, apresenta arquitetura em estilo inglês e é construído em madeira sobre base de alvenaria, com cobertura de telhas de barro tipo marselha.

Por sua localização, junto à parte mais antiga da Vila, no topo de uma elevação, cercado por vegetação e jardins, é um marco inconfundível na paisagem local.

3.2 - Núcleos Históricos

3.2.1 – Belo Horizonte

O Núcleo Histórico de Belo Horizonte, existente desde 1981, funcionava no prédio da Administração da Superintendência Regional de Belo Horizonte. Foi transferido em 1988 para a antiga casa do Conde de Santa Marinha, onde deverá ser implantado um amplo Centro Cultural. Além do próprio Núcleo, inaugurado em 21 de julho de 1988, funcionarão também espaços de lazer, arte e cultura, abertos ao público com salas de exposições temporárias, auditório e, ainda, com um setor a ser desenvolvido pela Secretaria Municipal de Cultura, o Centro da Memória de Belo Horizonte, com a toda documentação referente à cidade.

3.2.2 – Campos

O Núcleo Histórico da Divisão Operacional Campos, que futuramente será ampliado, foi inaugurado em 27 de março de 1985. Conta a chegada da ferrovia a Campos e sua expansão por meio de fotos, textos e peças. O acervo é constituído por peças da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, destacando-se réplica de estação montada em pinho de riga.

3.2.3 – Juiz de Fora

O Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora, inaugurado em 30 de setembro de 1985, foi instalado no antigo prédio da Estação da Leopoldina.

O pavimento térreo, destinado à exposição permanente, precisou sofrer reformas para abrigar o acervo, enquanto o pavimento superior foi adaptado para instalação das seguintes dependências:

- centro de documentação;
- reserva técnica para quadros;
- laboratório para restauração de papéis;
- sala para administração do Núcleo.

Em prédio anexo, foi incorporado ao Núcleo o antigo auditório, adaptado para funcionar também como teatro.

Na área onde funcionava a gráfica, o projeto previu a instalação de um espaço cultural interdisciplinar destinado a atividades artísticas, como dança, oficina de artes plásticas, etc.

O 2º módulo do Núcleo foi inaugurado dia 19/4/86, com a exposição do pintor Carlos Bracher, na chamada Galeria Baroneza.

3.2.4 – Miguel Pereira

Para proporcionar uma visão histórica da ferrovia na região, a RFFSA inaugurou, em 15 de agosto de 1987, o Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira. A criação do Núcleo integra o projeto de revitalização do trecho Conrado-Miguel Pereira, inaugurado em 1 de julho de 1986 com a volta da "Maria Fumaça" àquela região.



Locomotiva a vapor Baldwin, pertencente ao acervo do Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte, Minas Gerais.

3.2.5 – Bauru

Instalado na antiga sede da Administração da Estrada de Ferro Noroeste, construída entre 1905 e 1908, o Núcleo terá por objetivo preservar a história das estradas de ferro da região, reunindo o acervo da E. F. Noroeste, pertencente à RFFSA, e da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, pertencente à FEPASA.

O museu, distribuído em 2 módulos, será instalado em prédio pertencente à RFFSA (1º módulo já inaugurado), e à FEPASA (2º módulo, em projeto), sendo prevista a ligação dos dois através de pequena viagem de trem.



Museu Regional Ferroviário de Bauru – São Paulo

3.3 - Atividades Educativas dos Centros de Preservação

Os Setores Educativos dos Centros de Preservação do Recife e de Curitiba encontram-se em fase de desenvolvimento, constituindo-se as suas atividades educativas em visitas guiadas.

O Centro de Preservação do Ceará, além de visitas guiadas, realizou, em julho de 1984, o concurso "O Jovem Pesquisador", com o objetivo de incentivar o interesse da criança pela pesquisa. O tema abordado foi "O Trem", e os candidatos tiveram como fonte de pesquisa as bibliotecas e o próprio Museu Ferroviário.

O Centro de Preservação do Rio de Janeiro realizou, durante 1984, as seguintes atividades:

- visitas guiadas, complementadas, de acordo com a faixa etária, por exercícios de avaliação. Apresentação de um "teatrinho de fantoches" para melhor fixar as informações dadas durante a visita;
- festa em comemoração ao Dia das Mães para os funcionários da Empresa e seus filhos. Realizada no mês de maio, teve como atração, além da visita ao Centro de Preservação, apresentação de banda de música, show com palhaço, sessão de desenho, distribuição de brindes e refrigerantes;
- visitas guiadas para pais e alunos de uma escola municipal localizada no bairro do Engenho de Dentro. Realizadas em duas semanas do mês de agosto, essas atividades desenvolveram-se por iniciativa da própria escola, que programou uma série de visitas a diversos estabelecimentos no bairro;
- gincana em comemoração ao Dia da Criança, realizada com alunos das escolas municipais do bairro, nos dias 9 e 10 de outubro;
- visitas especiais que consistiram no transporte gratuito de trem, proporcionado pela Superintendência de Trens Urbanos – STU a grupos, em geral, superiores a 100 alunos.

3.4 - Difusão Cultural

3.4.1 – Trem da Cultura

Em 1975, o "Trem da Cultura" fez sua primeira viagem pelo interior do Rio Grande do Sul. A composição é formada por dois vagões para exposição de peças e um terceiro para a administração do evento.

O "Trem da Cultura" foi promovido pela Superintendência Regional de Porto Alegre – SR-6 e pelo Museu Júlio de Castilhos, em convênio com a Secretaria de Educação e Cultura, com o objetivo de aproximar a população interiorana dos documentos e objetos da nossa História, superando as limitações impostas pela distância.

Desde sua criação até os dias atuais, o "Trem da Cultura" vem sendo aperfeiçoado com a renovação do acervo e da técnica de exposição. A população corresponde com interesse à iniciativa, que se repete anualmente.

3.4.2 – Trem do Centenário

Idealizado pela Superintendência Regional de Curitiba – SR-5 como parte das comemorações do centenário da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, o "Trem do Centenário" tem por objetivo levar às cidades do Paraná e de Santa Catarina o acervo cultural da sua ferrovia.

O "Trem" é composto por três vagões, sendo um de exposição, com peças do Museu Ferroviário de Curitiba, outro para apresentação do audiovisual produzido especialmente para o evento, mostrando a história e a importância do trecho centenário, e o terceiro, onde foi instalada a administração.

O "comboio histórico – cultural" iniciou sua viagem em 17 de setembro de 1984; partindo da Estação Rodoferroviária de Curitiba, seguiu um roteiro preestabelecido, com retorno à capital paranaense no dia 2 de fevereiro de 1985.

3.4.3 – Trem da Integração

A exposição itinerante denominada "Trem da Integração", concebida em comemoração ao 80º aniversário da fundação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, atual Superintendência de Produção de Bauru, percorreu as cidades de Corumbá, Campo Grande e Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul, e Bauru, em São Paulo, partindo de Corumbá no dia 17 de setembro de 1986, chegando a Bauru no dia 27 deste mesmo mês, coincidindo com o aniversário da Estrada.

O acervo da exposição era constituído por peças e fotos da Ferrovia, além de peças indígenas da região percorrida, pois muitos índios tiveram participação na história da Ferrovia.

3.5 - Ligações Turísticas

Com finalidades turísticas, a RFFSA desenvolveu projeto de recuperação de trechos ferroviários, onde trafegam locomotivas a vapor, tracionando composições formadas por antigos carros de madeira. Para atender esse objetivo restaurou as estações e todo equipamento utilizado, inaugurando, em 1986, os seguintes trechos:

- Curitiba-Lapa – 85 km (Paraná);
- Ouro Preto-Mariana
  Neste trecho foram restauradas duas estações e implantado um mirante a 3 km da parada de Passagem Mariana (Minas Gerais);
  Na estação de Ouro Preto foi instalada uma loja de artesanato para venda de objetos aos visitantes, uma Galeria de Arte, e no andar superior o restaurante "Fornalha" que serve comida típica;
- Conrado-Miguel Pereira – 30 km de extensão (RJ);
- Bento Gonçalves-Jaboticaba – 49 km de extensão (RS).

3.6 - Estudos e Projetos

3.6.1 – Elaboração de "Normas para Execução do Inventário de Edificações de Interesse Histórico da RFFSA", aprovada por Resolução do Diretor de Patrimônio nº 003/85, de 15 de março de 1985.

3.6.2 – Desenvolvimento do projeto de restauração da Estação de Cachoeira – Bahia, decorrente do convênio firmado entre a RFFSA e a Bahiatursa.

3.7 - Projetos em Andamento

3.7.1 – Ampliação do Centro da História Ferroviária do Rio de Janeiro.

Além da implantação de uma linha turística, o projeto inclui o tratamento paisagístico da área, instalação de um bar, implantação da reserva técnica e da administração do Centro, no galpão anexo, e reforma dos galpões junto ao trecho ferroviário. A responsabilidade da obra é da STU/RJ.

3.7.2 – Núcleo Histórico Ferroviário de Tubarão

3.8 - Desempenho dos Centros de Preservação e Núcleos Históricos

Os Centros de Preservação e Núcleos Históricos, de uma maneira geral, tiveram excelente desempenho em 1987, realizando eventos voltados para o público escolar, através de visitas programadas e o público em geral através de exposições temporárias.

3.8.1 – Quadro de Visitação

Número de visitantes nos centros e núcleos de preservação

CENTROS E NÚCLEOS	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	TOTAL
SÃO JOÃO DEL REY	12.485	13.086	14.527	22.812	19.241	24.730	18.305	14.017	13.626	152.829
RECIFE	–	5.509	8.460	5.324	37.533	22.620	17.607	7.460	6.193	110.706
FORTALEZA	–	–	1.740	3.498	3.026	2.391	1.607	3.805	497	16.564
CURITIBA	–	1.730	12.565	8.972	9.985	10.239	15.232	9.186	4.230	72.139
RIO DE JANEIRO	–	–	–	21.424	14.254	6.697	8.717	8.498	4.020	63.610
SÃO LEOPOLDO	–	–	–	–	19.074	13.817	20.420	14.350	8.972	76.633
PARANAPIACABA	–	–	–	–	–	6.065	18.186	–	–	24.251
BELO HORIZONTE	–	–	–	1.185	1.602	5.967	7.465	3.170	850	20.239
CAMPOS	–	–	–	–	1.559	4.981	310	–	–	6.850
JUIZ DE FORA	–	–	–	–	886	2.441	650	1.937	1.241	7.155
MIGUEL PEREIRA	–	–	–	–	–	–	1.050	952	484	2.486
TOTAL	12.485	20.325	37.292	63.215	107.160	99.948	109.549	63.375	40.113	553.462

OBS.: – Ano 1989, dados de janeiro a agosto.
– Paranapiacaba, anos 88/89, aguardando informação.

3.9 - Endereços e Horário de Funcionamento dos Centros e Núcleos Históricos

Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais: Av. Hermílio Alves, 366 – São João Del Rey – Tels.: (032) 371-2888 e 371-2809 – Horário: diariamente, das 9 às 12h e de 13h 30min às 17h 30min.

Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco: Praça Visconde de Mauá, s/nº – Recife – Tel.: (081) 231-2022 – Ramal 542 – Horário: terça a sexta, de 9h às 12h e de 14h às 17h; sábados, de 9h às 12h e domingos, de 14h às 17h.

Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará: Av. Francisco Sá, 4.829 – Fortaleza – Horário: terça a sexta, de 9h às 12h e de 14h às 17h; sábados e domingos, de 9h às 12h.

Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina: Praça Eufrásio Correia, s/nº – Curitiba – Tel.: (041) 225-1155 – Ramal 351 – Horário: terça a sexta, de 13h às 19h; sábados e domingos, de 8h às 13h.

Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Rua Arquias Cordeiro, 1.046 – Engenho de Dentro – Tel.: (021) 269-5545 – Horário: terça a sexta, de 10h às 16h; sábados, domingos e feriados, de 13h às 17h.

Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul: Praça Mauá, s/nº – São Leopoldo – Tel.: (0512) 92-1943 – Horário: terça a sexta, de 9h às 12h, e de 14h às 17h; sábados, domingos e feriados, de 12h às 17h.

Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo: Castelinho – Paranapiacaba – Tel.: (011) 228-8099 (São Paulo) – Horário: sábados e domingos, de 10h às 17h.

Centro de Preservação da História Ferroviária de Bauru: Rua 1º de Agosto, Quadra 1 – Bauru-SP – Horário: terça a sexta, das 10h às 16h.

NÚCLEOS

Núcleos Histórico Ferroviário de Campos: Praça 5 de Julho, 60 – RJ – Tel.: (0247) 22-2305 – Horário: terças, quintas e sábados, de 13h 30min às 17h 30min.

Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte: Rua Sapucaí, 383 – Térreo – MG – Tels.: (031) 222-1050 e 222-1922 – Horário: segunda a sexta, de 8h às 11h 30min e de 13h 30min às 18h.

Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora: Av. Brasil, 2.001 – MG – Tel.: (032) 212-9949 – Ramal 404 – Horário: terça a domingo, de 14h às 20h.

Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira: Rua Gal. Ferreira do Amaral, s/nº – RJ – Pátio da Estação de Miguel Pereira – Tel.: (0244) 84-4206 – Horário: sábados e domingos, de 8h 30min às 17h.

TRENS TURÍSTICOS

São João Del Rey/Tiradentes-MG – saídas sextas-feiras, sábados e domingos: São João Del Rey – 10h e 14h 15min Tiradentes – 13h e 17h. Inf. Tel.: (032) 371-2809.

Ouro Preto/Mariana – saídas sábados, domingos e feriados: Ouro Preto – 9h; Mariana – 16h 30min Inf. Tel.: (031) 551-1068/557-1255.

Miguel Pereira/Conrado, Miguel Pereira/Avelar-RJ – saídas somente aos domingos, alternando-se o percurso: Miguel Pereira – 9h; Conrado – 11h; Avelar – 10h 30min Inf. Tel.: (0244) 84-4206.

Curitiba/Lapa-PR – saídas 1º e 3º domingos do mês: Curitiba – 8h 45min; Lapa – 15h 45min Inf. Tel.: (041) 234-8441.

Morretes/Antonina-PR – saídas último domingo do mês: Morretes - 09:55h; Antonina - 16:00h. Inf. Tel.: (041) 462-1382.

Bento Gonçalves/Jaboticaba-RS – saída somente aos domingos: Bento Gonçalves - 09:00h; Retorno em ônibus. Inf. Tel.: (054) 252-1088.

Paranapiacaba-SP – as viagens no sistema funicular se realizam aos domingos de 10:30h às 15:00h. Inf. Tel.: (011) 229-7681.

Tubarão/Urussanga, Tubarão/Imbituba-SC – saídas segundos e últimos domingos do mês; Tubarão - 08:30h; Urussanga - 14:00h (abril a novembro); Imbituba - 14:00h (dezembro a março). Inf. Tel.: (0486) 22-0265.

3.10 - Plano de Ação para 1990

3.10 – Plano de Ação para 1990

3.10.1 – Projetos:

- Implantação do Núcleo Histórico Ferroviário de São Luís;
- Implantação do Núcleo Histórico de Tubarão:
- Implantação do Centro de Preservação da História Ferroviária da Bahia;
- Implantação do Restaurante São João Del Rey.
- Implantação do projeto de ampliação do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro;
- Desenvolvimento do projeto de restauração da Estação de Cascatinha (Petrópolis);
- Inventário das locomotivas a vapor;
- Inventário dos prédios históricos da RFFSA;
- Pesquisa: Arquitetura Ferroviária no Vale do Paraíba;
- Pesquisa: Edifício D. Pedro II;
- Pesquisa: bens ferroviários tombados;
- Elaboração de Manual de Manutenção e Restauração de Prédios Ferroviários Antigos.

3.10.2 – Publicações:

- Edifício D. Pedro II;
- Locomotivas a vapor existentes na RFFSA;
- Cartaz geral para divulgação dos Centros de Preservação e Núcleos Históricos e trechos turísticos;
- Manual de Manutenção e Restauração de Prédios Ferroviários antigos.

3.10.3 – Evento

- 1º Simpósio do PRESERFE – Sem data e local definidos, o 1º Simpósio do PRESERFE se propõe a reunir os funcionários da RFFSA que trabalham com preservação histórica, divulgando suas atividades e criando intercâmbio de informações.

3.10.4 – Cursos e Congressos:

- Curso de conservação e guarda de fotografias;
- Conservação e guarda de documentos (módulo II).

3.11 - Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU

3.11.1 – Implantação do PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes

O PRESERVE-CBTU foi implantado pela Resolução do Diretor-Presidente nº 0057, de 20 de fevereiro de 1985, que instituiu um Grupo de Trabalho Permanente na Administração Central, com a finalidade de planejar, coordenar e controlar, no âmbito da empresa, as atividades do Programa.

Pelo mesmo ato foram instituídos, em cada Superintendência de Trens Urbanos, Grupos de Preservação, PRESERVE/STU, com o objetivo de executar, em cada Superintendência, a política de preservação do patrimônio histórico.

Posteriormente, estes grupos foram substituídos pelo "Grupo de direção do PRESERVE CBTU", centralizado na Assessoria Especial da Presidência. Os PRESERVE das Superintendências Regionais passaram a integrá-lo, através de representantes por elas designados, atuando cada um na sua área, sob a coordenação daquela Assessoria e supervisão dos respectivos Superintendentes Gerais.

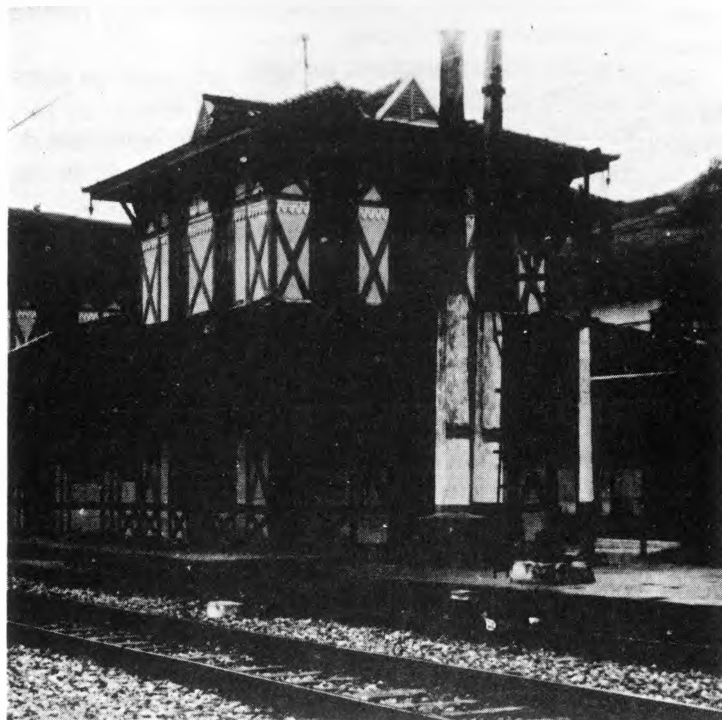
3.11.2 – Inventário de Edificações de Interesse Histórico da CBTU

O PRESERVE determinou como atividade prioritária, o Inventário de Edificações de Interesse Histórico da CBTU, no sentido de obter um claro diagnóstico da situação dos imóveis, com a finalidade de servir de base para futuras restaurações, reformas e melhorias, beneficiando não só a área de preservação cultural, como também outras áreas interessadas nos bens patrimoniais da empresa.

Este trabalho foi apoiado por pesquisa com o objetivo de reunir dados históricos e arquitetônicos sobre as estações.

Baseada nas "Normas para Execução do Inventário de Edificações de Interesse Histórico da RFFSA", a atividade foi desenvolvida em conjunto com o PRESERVE STU/RJ, realizando as seguintes etapas:

a) Arrolamento Geral dos Edifícios de valor histórico e arquitetônico.
   - Levantamento fotográfico de 48 bens imóveis previamente selecionados.
   - Elaboração de relação de estações e linhas, dispostas em ordem de prioridade para execução das etapas referentes ao levantamento detalhado dos prédios selecionados, com preenchimento das fichas modelos (1) e (2) e elaboração de plantas.



Antiga Estação de Belém, atual JAPERI, reconstruída em fins do século XIX, no Rio de Janeiro

3.11.2.1 – ESTAÇÃO IMPERIAL

Foi concluído dossiê sobre a antiga Agência da Estação Imperial, localizada na Av. Oswaldo Aranha, próxima à Praça da Bandeira, isolada da linha ferroviária pela estação do metrô.

O levantamento efetuado revelou que o prédio, depois de desativado, foi ocupado pela Residência de Conservação de Via Permanente e posteriormente serviu como barracão de obras do Metrô que o deixou em estado precário de conservação, agravado pelo uso inadequado e intervenções que sofreu, a partir de 1982, quando foi arrendada pela firma MAB – Serviços Técnicos Especializados.

Objetivando preservar o prédio, devido a sua importância histórica, o PRESERVE analisou o contrato de permissão de uso entre a firma supra citada e a RFFSA, verificando o não cumprimento da cláusula em que a Permissionária se obriga a recuperar o prédio rigorosamente de acordo com o projeto apresentado.

Diante disso, o PRESERVE, após obter um laudo de vistoria do prédio, apresentou recomendação no sentido de a permissionária se responsabilizar pela restauração adequada do prédio, com correções das falhas apontadas no "laudo de vistoria" e com a supervisão de arquiteto da CBTU.

3.11.2.1.1 – Histórico

A estação original data de 1859, sendo edificada em terreno desmembrado da Quinta Imperial, com a finalidade de servir exclusivamente ao Imperador D. Pedro II e sua família.

Em 1880 uma forte tempestade destruiu o prédio, ficando concluído, em 1882, um novo edifício.

Em 1925, quando houve a duplicação das vias de acesso da linha auxiliar, que passariam pelo local em que se achava o edifício, houve necessidade de sua remoção, sendo reconstruída, com os mesmos materiais cuidadosamente retirados da demolição, em local fronteiro ao da sua primitiva posição, onde permanece até hoje.

Diferentemente das outras estações da época, a antiga Estação do Imperador caracteriza-se pelo estilo eclético, onde o emprego de materiais da melhor qualidade e a presença de elementos decorativos evidenciam a preocupação com a classe a qual ela iria servir.

3.11.2.2 – Cabines de Sinalização

Em 1986, o levantamento de antigas cabines de sinalização existentes na linha de subúrbio do Rio de Janeiro registrou 3 exemplares: Saracuruna (sistema totalmente mecânico) e Derby Clube e Engenho Novo (sistema eletromecânico).

Em face da desativação da cabine de Derby Clube, ocorrida em agosto de 1986, e futuramente das duas restantes, o PRESERVE, após análise detalhada de cada uma delas, apresentou recomendação no sentido de preservar as cabines de Saracuruna e de Engenho Novo no mesmo local onde estavam situadas, liberando o edifício da cabine de Derby



Cabine de sinalização localizada no Bairro Engenho Novo, no Rio de Janeiro

Clube e recolhendo, ao almoxarifado da empresa, todo o seu equipamento até posterior orientação.

O PRESERVE efetuou, ainda, o acompanhamento da desmontagem do equipamento da cabine de Derby Clube, providenciando a sua guarda e registro fotográfico. Posteriormente, acompanhou o desenvolvimento de projetos para montagem deste equipamento no Museu do Engenho de Dentro.



Sistema eletromecânico de sinalização ferroviária Engenho Novo, Rio de Janeiro

3.11.3 – Outras Atividades

O PRESERVE registrou a existência de equipamento de eletrificação de valor histórico e participou do desenvolvimento de projeto de subestação de eletrificação, a ser montada, com o equipamento encontrado, no Museu do Engenho de Dentro.

Após análise das "Rotina de Transferência de Bem Patrimonial na Espécie" e "Rotina de Baixa de Bem Patrimonial Imóvel por Demolição", da CBTU, o PRESERVE recomendou e conseguiu a sua inserção nas citadas Rotinas. Tal fato torna mais eficaz a sua atuação, visto que, incluído nos procedimentos controladores dos bens patrimoniais da empresa, pode impedir a perda daqueles que considerar de valor histórico.

A partir de uma "Listagem de Bens para Desativação", o PRESERVE efetuou visita às oficinas da empresa e, com o apoio do Patrimônio STU/RJ e técnicos das áreas envolvidas, apontou os equipamentos e máquinas cuja preservação julgasse necessária, elaborando uma "Listagem de Bem Pré-Selecionados para Análise e posterior Preservação", recomendando que fossem recolhidos a um único lugar onde pudessem ser analisados.

O PRESERVE desenvolveu o "Projeto Depoimentos", criado com o objetivo de registrar, por meio de entrevistas gravadas, o depoimento de personalidades que contribuiram ou ainda contribuem para o desenvolvimento dos transportes no Brasil.

Os roteiros para as entrevistas resultam de uma cuidadosa pesquisa sobre as atividades das personalidades a serem entrevistadas, no sentido de integrá-las no contexto histórico em que atuaram ou ainda atuam.

A primeira entrevista foi realizada com o Dr. Horácio Madureira, atual Assessor Especial da Presidência, que dentre as muitas atividades desenvolvidas na área ferroviária, exerceu as funções de Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, no período de 1966 a 74, e de Diretor da RFFSA, durante os anos de 1969 a 1973.

Em 1987, o PRESERVE foi solicitado a analisar documentação sobre eletrificação localizada na subestação de Deodoro, providenciando a transferência do material para o Arquivo Geral da Empresa, para posterior verificação do seu valor histórico.

Paralelamente à pesquisa efetuada em complementação ao "Inventário de Bens Imóveis de Interesse Histórico da CBTU", o PRESERVE está desenvolvendo estudos mais abrangentes visando a analisar a influência da ferrovia no desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro.

4. EMPRESA DE PORTOS DO BRASIL S.A. — PORTOBRÁS

4.1 - Companhia Docas do Estado da Bahia — CODEBA

A partir de 1984, a CODEBA inicia seu programa de preservação, lançando a campanha "Rememorar".

Objetivando a recuperação da memória dos portos da Bahia, a campanha solicitava a todos os empregados da Companhia, ex-empregados, usuários dos portos, estudiosos sobre o assunto e colaboradores que enviassem qualquer tipo de objeto ou documento, cujo teor expressasse informações, um conhecimento, uma experiência administrativa, técnica ou histórica.

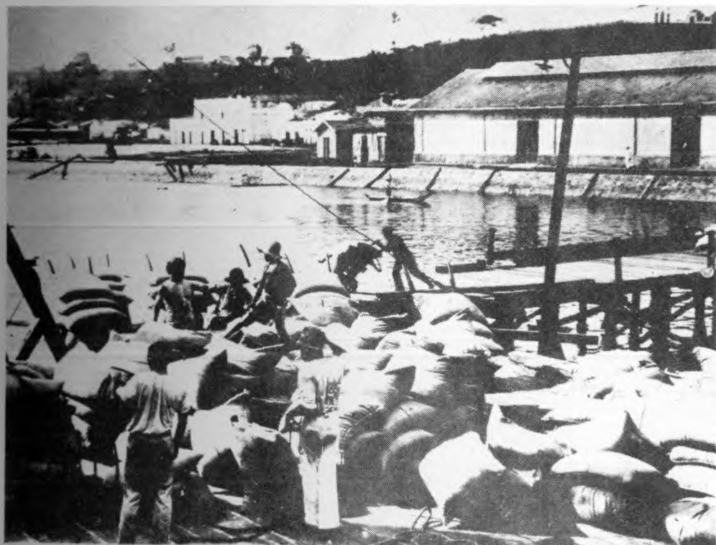
Em junho de 1985, foi criada a Medalha PRESERVE, destinada a reconhecer a contribuição dos empregados em todos os níveis, para a preservação da memória da Companhia através do recolhimento e guarda de peças, documentos e fotografias, estendendo-a aos empregados que demonstrem zelo em relação ao patrimônio em uso presente.

Dando continuidade ao seu programa de preservação, a CODEBA prosseguiu com o recolhimento de peças e documentos, destacando as atividades de pesquisa e tratamento da documentação.

Evidenciando a sua preocupação não só em estudar e divulgar a história dos portos baianos, como também de incentivar os que estudam e pesquisam o tema, a CODEBA patrocinou a publicação da tese de mestrado da professora Rita de Cássia Rosado, intitulada "O Porto de Salvador 1854/1891", lançada em janeiro de 1985.

A essa publicação vem juntar-se a "Cronologia dos Portos da Bahia", da mesma historiadora, contratada pela Companhia para a elaboração da pesquisa.

Juntamente com o lançamento da "Cronologia", a CODEBA está preparando a exposição "Portos da Bahia", a ser



Aspecto do Porto de Ilhéus no início do século XX



Aspecto do Porto de Salvador no início do século XX

inaugurada este ano, no mezanino do prédio da Administração.

Todos esses passos visam à formação do Núcleo da História Portuária da Bahia, com localização prevista no projeto da nova Estação Marítima, a ser construída no local do atual armazém 2, do Porto de Salvador.

4.1.1 – Plano de Trabalho para 1988/1990

O Plano de Trabalho do PRESERVE-CODEBA, período 1988/1990, tem como fundamento a integração das áreas envolvidas no processo de preservação da história portuária. Tal integração dar-se-á no plano de espaço físico que abrigará o material documental, e nas diretrizes para o processamento, armazenagem, recuperação, disseminação e divulgação das informações.

A pesquisa histórica deverá servir de base ao planejamento e se constituirá em fonte de informação para estudo de fatos ocorridos na história portuária do País.

O trabalho técnico realizado deverá chegar ao conhecimento do público através do apoio da área de Comunicação Social. Tal aproximação será feita através da divulgação de material especializado, exposições temporárias e campanhas junto ao povo e à imprensa.

- Projetos previstos:
  - Implantação do Museu/PRESERVE, destinado ao armazenamento do acervo museológico, bibliográfico e arquivístico da CODEBA;
  - Pesquisa histórica sobre importação e exportação no Porto de Salvador – Século XX;
  - Tratamento especializado do material cartográfico (desenhos e mapas) já cadastrado, com o objetivo de produzir um catálogo geral indexado por autor, assunto, portos e outras áreas geográficas;
  - Divulgação do PRESERVE através de campanhas publicitárias;
  - Restauração de documentos históricos e peças integrantes do acervo do Museu;
  - Fotografias das peças do acervo já cadastradas;
  - Encadernação do material bibliográfico pertencente ao acervo.

4.2 - Companhia Docas do Espírito Santo — CODESA

A CODESA vem desenvolvendo trabalhos visando à preservação do Patrimônio Histórico do Porto de Vitória, recolhendo material fotográfico, documentos e peças históricas. Nesse sentido, valiosa contribuição trouxe a publicação da tese de mestrado da professora Penha Siqueira – "O Desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940" –, constituindo-se na primeira publicação especializada sobre o assunto, editada pela CODESA.

Em fevereiro de 1984, a CODESA promoveu a exposição pública do seu acervo de artes plásticas, composto por pinturas retratando paisagens do litoral da região de Vitória e seu antigo Porto.

4.3 - Administração do Porto do Recife

A Administração do Porto de Recife vem desenvolvendo os melhores esforços para recolher documentos e peças referentes à História Portuária da Capital pernambucana, dispondo de um acervo catalogado de cerca de 300 peças.

O acervo está guardado provisoriamente no prédio da Rua Vital de Oliveira, 32 – Bairro do Recife, cuja construção data de 1919. A escolha do referido prédio, como local para o museu e como bem a ser preservado, deve-se às suas características originais do início do século, inalteradas até hoje. Reforça esta posição o fato de estar localizado em área portuária aberta ao público.

4.3.1 – Estação Ferroviária do Brum

A Estação Ferroviária do Brum, encravada em área operacional portuária, vem sendo utilizada como instalação da Guarda Portuária desde 1984, mediante convênio Rede Ferroviária Federal S.A. e Administração do Porto de Recife, através de cessão gratuita ao Porto.

Como parte do convênio, o Porto implantaria pequeno museu no "hall" principal da Estação. Para tanto, a RFFSA cedeu algumas peças ferroviárias, a serem colocadas no prédio, de modo a recriar o ambiente de uma estação ferroviária.

4.3.2 – Outros Trabalhos

O Grupo de Trabalho PRESERVE vem também procurando preservar e restaurar diversos espaços e monumentos na área portuária, como por exemplo, a Praça Rio Branco, entre os armazéns 11 e 12, considerada uma espécie de sala de visitas para quem chega à cidade, pelo mar. É nesta praça que está localizado o "marco zero" da cidade do Recife.

A arborização do Porto de Recife foi também um dos projetos que o GT-PRESERVE supervisionou. Antes da entrega da obra – pavimentação, cais e armazéns – foram plantadas as árvores nos locais definidos, de acordo com entendimentos havidos entre a Administração do Porto e a firma Mendes Júnior, responsável pelas obras.

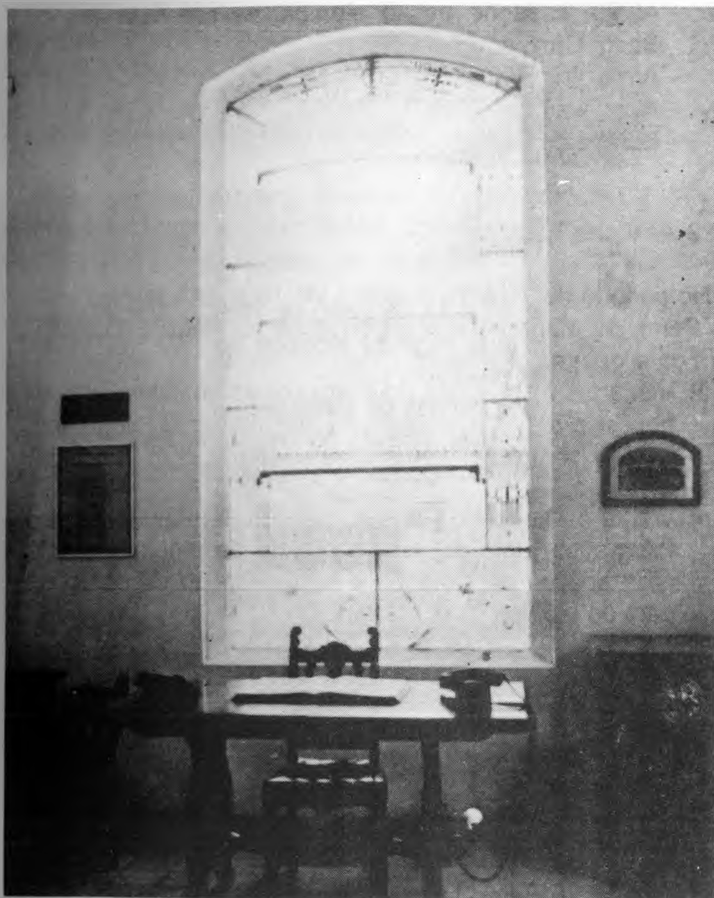
4.3.3 – Plano de Trabalho para 1989

- Cadastramento Histórico dos Bens
- Pesquisa sobre História do Porto
- Recuperação do acervo para exposição
- Implantação do Museu na Estação do Brum
- Museu Portuário
- – Projeto, Implantação e Plano de Divulgação

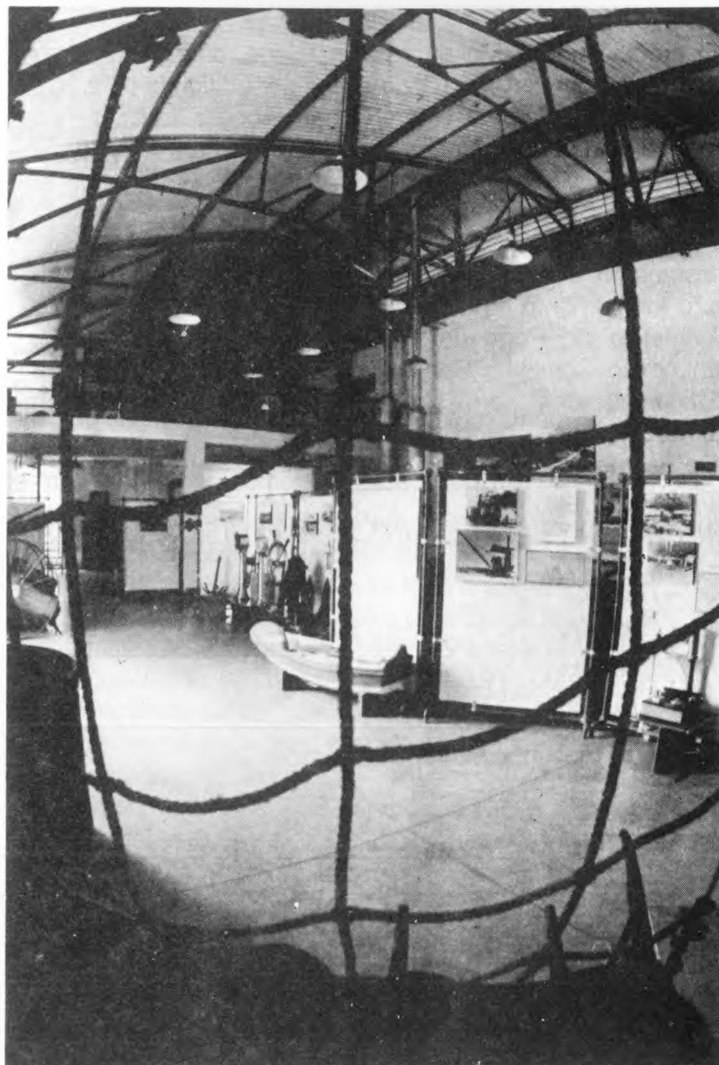
4.4 - Administração do Porto de Manaus

4.4.1 – O Museu

A partir de 1981, a Administração do Porto de Manaus passou a recolher peças e documentos representativos da história da navegação no Amazonas e da criação do Porto, reunindo um acervo bastante significativo constituído por documentos, iconografia, mobiliário, plantas, máquinas, acessórios e equipamentos.



Reconstituição de um antigo escritório da Companhia Inglesa Manaos Harbour Limited



Vista da sala que reúne peças sobre o tema navegação

Com a finalidade de expor esse acervo, a Companhia criou o Museu do Porto, inaugurado em 28 de janeiro de 1985, aproveitando-se a data em que se comemora a Abertura dos Portos às Nações Amigas.

O Museu do Porto conta a história de quase um século daquele porto e sua relação com a cidade. Além disso, mostra a evolução da navegação do Amazonas, contada através do acervo exposto.

O prédio onde o Museu está instalado, conhecido como "Casa de Máquinas", foi o primeiro a ser edificado pela empresa "Manaos Harbour Limited", para abrigar as máquinas da antiga usina de força geradora de energia para o Porto.

4.4.2 – Tombamento

Instaurado em decorrência de solicitação da Administração, o tombamento do denominado Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Porto de Manaus-AM recebeu aprovação unânime do Conselho Consultivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em sua 124ª reunião, realizada em 13/1/87.

De acordo com a notificação do tombamento, integram o aludido conjunto:

a) Pelo seu valor paisagístico, as instalações portuárias situadas em:
   - Rua dos Barés;
   - Rua Marquês de Santa Cruz;
   - Rua Monteiro de Souza;
   - Rua Vivaldo Lima;
   - Rua Taqueirinha;
   - Rua Visconde Mauá;
   - Praça Oswaldo Cruz e
   - Ilha de São Vicente.

b) Pelo seu valor arquitetônico e paisagístico, as edificações a seguir:
   - Escritório Central e fachada anexa, na rua Taqueirinha nº 25;
   - Setor Administrativo, na rua Governador Vitório nº 121;
   - Setor de Operações, antigo prédio do Tesouro, na rua Monteiro de Souza, s/nº;
   - Museu do Porto, na rua Vivaldo Lima nº 61;
   - Antiga casa de tração elétrica, na rua Marquês de Santa Cruz, s/nº;
   - Armazéns nº 3, 4, 5, 15, 10, 18 e 20;
   - Road-way;
   - Bomba de incêndio.

4.4.3 – Visita Técnica

No período de 10 a 13 de junho de 1987, a Administração do Porto de Manaus recebeu técnicos do PRESERVE/MT, com os seguintes objetivos:

a) Visitar as instalações do porto com a finalidade de conhecer e registrar, através do levantamento fotográfico, todo o complexo portuário relacionado com o tombamento e,

b) Visitar o Museu do Porto no sentido de efetuar registro fotográfico tanto do acervo quanto do prédio, visando uma análise da situação e apresentação de soluções para os problemas constatados.

4.5 - Companhia Docas do Pará-CDP

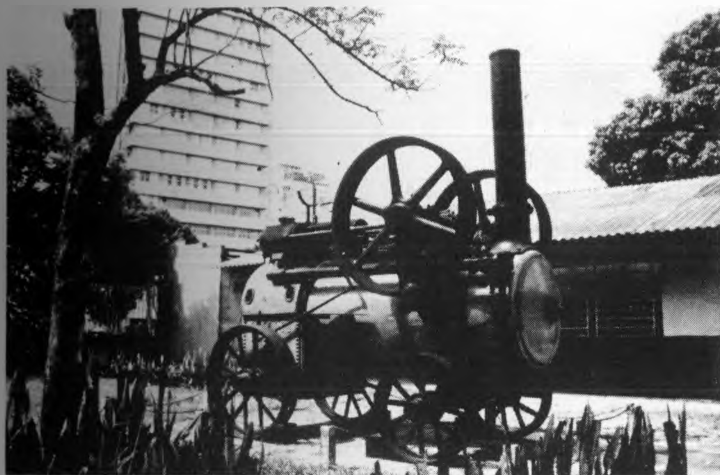
4.5.1 – O Museu

O Museu do Porto de Belém foi inaugurado em 14 de março de 1985, por iniciativa da própria Companhia.

Instalado num pequeno prédio situado no Boulevard Castilhos França, o museu possui um acervo constituído por documentos textuais e fotográficos, instrumento de precisão de engenharia, equipamento de escafandria, instrumentos de navegação, maquinaria e diversos acessórios de escritório de fabricação inglesa.

4.5.2 – Projeto de Reformulação

Após entendimentos decorrentes dos vários contatos realizados com a Companhia Docas do Pará, a equipe PRESERVE/MT apresentou, em setembro de 1987, Projeto de Reformulação do Museu do Porto, visando a atualização das técnicas e soluções museográficas. O projeto em referência é constituído pelos projetos de arquitetura e de museologia adiante especificados.



Locomóvel pertencente ao acervo da Companhia Docas do Pará

4.5.2.1 – ARQUITETURA

Encontrando-se, ainda, em fase de estudos pela Companhia, caracteriza-se pelos seguintes trabalhos:

- levantamento fotográfico do prédio;
- liberação total da área interna com a remoção de todo material ali existente;
- tratamento e pintura das paredes internas e externas;
- substituição do sistema de iluminação artificial;
- tratamento do forro de madeira;
- revisão total do telhado;
- revisão das esquadrias das janelas;
- colocação de cortinas adequadas, nas janelas;
- confecção de painéis, bases e vitrines em fórmica, ferro e vidro;
- limpeza geral da área para montagem da exposição.

4.5.2.2 – MUSEOLOGIA

Este projeto, embora posto em execução, não foi concluído, constituindo-se pelas etapas abaixo discriminadas:

- levantamento fotográfico de todo o acervo;
- identificação, tombamento e catalogação do acervo;
- pesquisa histórica sobre o acervo e o porto;
- recuperação das peças danificadas;
- seleção de peças para exposição;
- elaboração de roteiro, circuito e textos para exposição;
- montagem;
- confecção de material de apoio à divulgação (catálogos, folhetos e etc.).

4.5.3 – Plano de Trabalho para 1989

O trabalho de reformulação do Museu do Porto, que foi temporariamente interrompido, deverá ser reiniciado, executando-se o projeto de arquitetura e concluindo o de museologia.

4.6 - Hidrovias da Amazônia Oriental

4.6.1 – "Palacete Júlio de Andrade"

De propriedade da Hidrovias da Amazônia Oriental, o "Palacete Júlio de Andrade", situado na cidade de Belém, PA, está, atualmente, alugado à Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral – Seplan.

Trata-se de um dos monumentos arquitetônicos e históricos mais expressivos da cidade. Sua importância reside, principalmente, no fato de ter sido um projeto do arquiteto Francisco Bologna.

Francisco Bologna ficou conhecido como o arquiteto que revolucionou Belém, produzindo transformações não só na arquitetura e na fisionomia urbana da cidade, como também nos próprios hábitos da sociedade que procurava se amoldar a um novo estilo de morar.

Com o objetivo de avaliar o seu estado de conservação, o PRESERVE/MT realizou, em junho de 1987, levantamento fotográfico detalhado do prédio para que pudesse indicar as providências necessárias à restauração.

4.7 - Companhia Docas de São Paulo-CODESP

4.7.1 – Complexo Portuário de Santos

O porto de Santos foi inaugurado em 1892 com a conclusão do primeiro trecho de cais – 260m. Atualmente é o complexo portuário constituído por um cais acostável, de aproximadamente 12 km, pelo Terminal da Ilha de Barnabé e pela Usina de Itatinga.

A Ilha de Barnabé, situada a 500m do continente, foi destinada à movimentação de produtos explosivos e inflamáveis, formando, pela sua própria topografia, uma espécie de cortina natural entre os tanques e a cidade.

A Usina Hidrelétrica de Itatinga, situada no Distrito de Bertioga, começou a ser construída em 1906 e foi inaugurada em 1910.

Inicialmente, a usina gerava energia apenas para o pôrto, mas logo que sua capacidade geradora superou a demanda das instalações portuárias, passou a abastecer também os municípios da Baixada Santista.

Atualmente, Itatinga encontra-se interligada ao sistema elétrico da região Sudeste. A ELETROPAULO – Eletricidade de São Paulo S.A., absorve automaticamente toda a energia excedente do porto e fornece energia complementar no período de seca do rio Itatinga.

O porto de Santos, além de ser o maior terminal da América Latina, ocupa hoje, a 14ª posição mundial em termos de volume de carga geral movimentada.

4.7.2 – Núcleo Histórico

Visando a sua implantação, o PRESERVE efetuou visitas ao porto de Santos e desenvolveu as seguintes atividades:

- avaliação da arquitetura portuária;
- conhecimento do acervo da Companhia (peças e documentos textuais e fotográficos);
- pesquisa histórica;
- visita à Usina de Itatinga; e
- anteprojeto para implantação de um Núcleo Histórico.



Antiga residência de engenheiros da CODESP, a casa nº 1, foi restaurada e hoje abriga o Museu do Porto de Santos.



Estaleiro para construção dos blocos da muralha do cais de Paquetá – Outeirinhos/1902.

Com apoio no projeto definitivo, realizado por técnicos do Museu Paulista, o Museu do Porto de Santos foi inaugurado no dia 1º de setembro de 1989, na presença de autoridades locais e dirigentes da Portobrás.

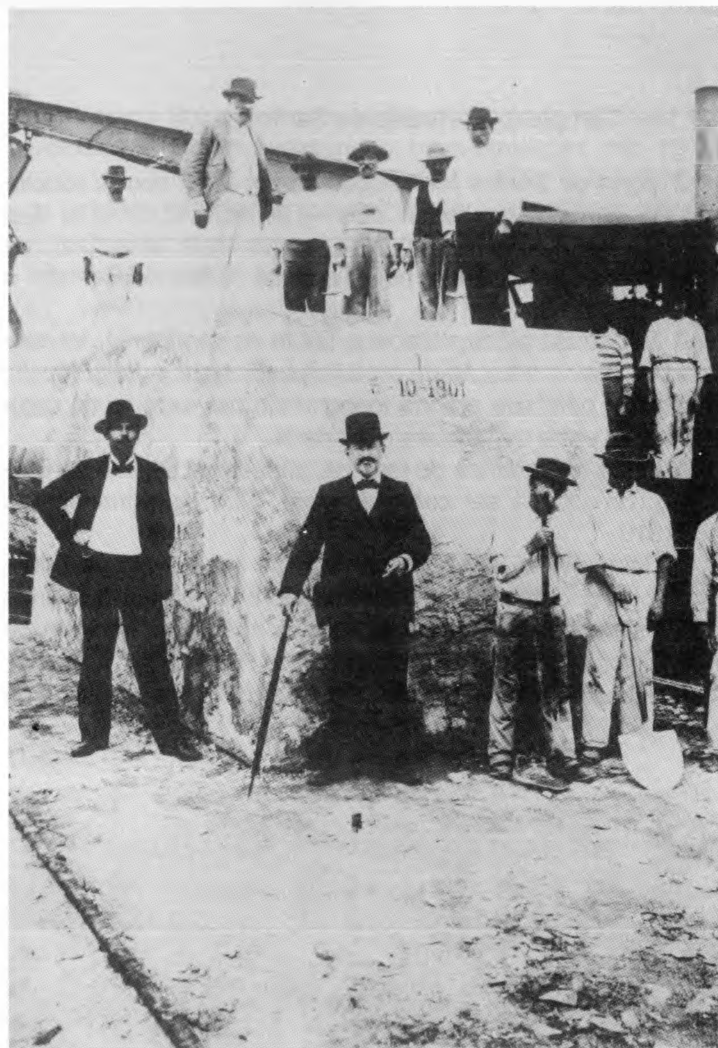
O Museu do Porto de Santos foi instalado na primeira casa construída no porto, cuja finalidade era servir de residência para os engenheiros da antiga Companhia Docas de Santos. O projeto original, datado de 1906 e assinado pelo engenheiro Guilherme Benjamim Weinschenck, serviu de base para a restauração da casa, que tinha sofrido algumas alterações.

Trata-se de um belo palacete, em estilo eclético, com embasamento em pedra, paredes em alvenaria revestida de argamassa e beirais em toda a volta do telhado. Janelas com desenho de inspiração renascentista e varandas com grades e lambrequins de ferro fundido. Pisos internos em pinho-de-riga e cobertura em telha francesa.

O acervo tem peças do maior interesse, como a primeira locomotiva a vapor a trafegar na área portuária, a "Lavoura".

O acervo de documentos e fotos apresenta um total de 2.000 itens, sendo que 700 negativos em vidro, onde foram registradas a construção e a evolução do porto. Todo esse material será posto à disposição de pesquisadores e estudantes.

O Banco Nacional deu apoio financeiro à restauração do prédio do Museu do Porto de Santos, que fica na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, esquina com Rua João Alfredo.



Lançamento da pedra fundamental da construção do porto, em 5/10/1901.

4.8 - Companhia Docas do Rio de Janeiro-CDRJ

4.8.1 – O Núcleo Histórico

Em 8 de julho de 1986, a Secretaria Geral, representando o MT e a CDRJ, assinaram convênio para prestação mútua de assistência técnico-administrativa ao desenvolvimento do PRESERVE naquela empresa.

O trabalho visava, primordialmente, à criação do Núcleo da História Portuária, a ser instalado na Estação Marítima de Passageiros.

O PRESERVE procedeu, então, ao levantamento do acervo que pertencera ao antigo Museu do Porto, inaugurado em 1970 e, posteriormente, desativado.

Com o levantamento, verificou-se que o acervo era mais representativo e expressivo em documentação do que em peças, possuindo, inclusive, uma biblioteca com cerca de 4.000 volumes, em sua maioria datados do século passado, pertencentes à Coleção Cândido Lucas Gaffrée, e 14 álbuns fotográficos, além de fotos avulsas.



Início dos trabalhos de aterro do cais do Porto do Rio de Janeiro. Em segundo plano o Hospital e a Igreja da Camboa



Aspecto da construção do Porto do Rio de Janeiro no início do Século

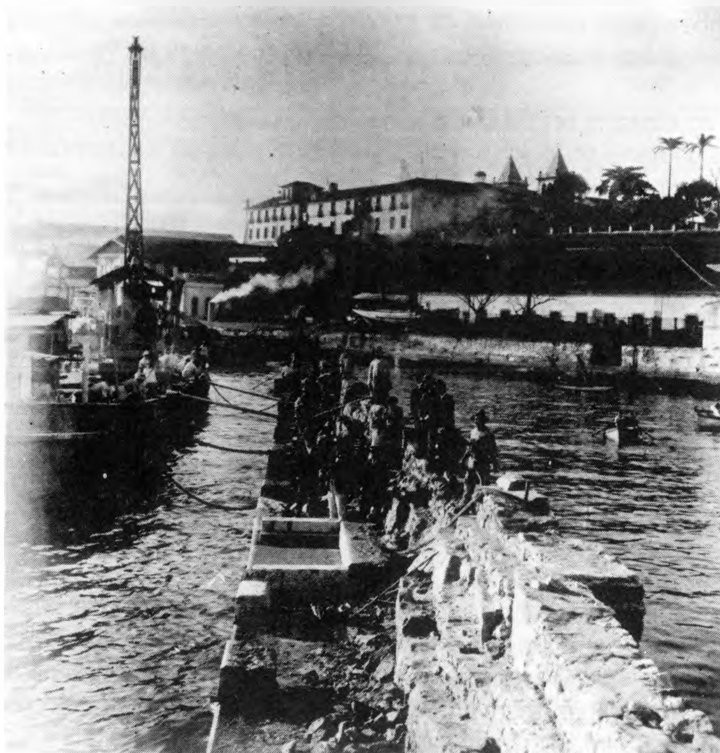
Após contratação de pessoal especializado, deu-se prosseguimento às tarefas necessárias à implantação do Núcleo, executando-se o tombamento do acervo de peças (geral) e de fotografias (parcial). Efetuou-se, ainda, levantamento da iconografia portuária e pesquisa histórica.

Em 26 de dezembro de 1986, o Núcleo Histórico foi inaugurado, apresentando, em caráter permanente, exposição fotográfica sobre a construção do porto do Rio de Janeiro, mostrando as suas diversas etapas e as grandes modificações que provocou na área em que se encontra, alterando completamente a sua fisionomia.

A mostra, constituída também por peças selecionadas do acervo, está localizada no térreo da Estação de Passageiros.

4.8.2 – A Estação de Passageiros

Os trabalhos de fundação do prédio foram iniciados em 1926. O projeto arquitetônico, a cargo do Escritório Técnico da firma Gusmão Dourado e Baldassini, combina características dos estilos neo-clássico e art-decô, com varandas e ter-



Construção da muralha do Cais do Porto do Rio de Janeiro do trecho da Antiga Prainha, atual Praça Mauá. Ao fundo, Torres do Mosteiro de São Bento

raço panorâmico. Destacam-se, como elementos decorativos, belos vitrais de autoria dos artistas Formenti.

A estação foi desativada e, posteriormente, ocupada pelo Touring Club do Brasil. Hoje, inteiramente reformado, o prédio voltou a funcionar como Estação de Passageiros.

4.8.3 – As atividades do Núcleo Histórico

A partir da divulgação feita pelo Departamento Geral de Educação sobre a Exposição "A Construção do Porto do Rio de Janeiro", o Núcleo passou a receber diversas escolas da área portuária e de outros bairros da cidade, prestando-lhes o atendimento da visita guiada.

Relativamente ao acervo, completou-se o tombamento das fotografias e procedeu-se à remoção dos livros da coleção Cândido Lucas Gaffrée, do armazém em que estavam localizados, para o prédio da Estação de Passageiros, onde passara pelas etapas de limpeza e desinfecção, seleção e separação por assuntos gerais.

O PRESERVE apresentou projetos de exposições temporárias e elaborou o regulamento da sala a elas destinada, freqüentemente solicitada para montagens de exposições, lançamentos de livros e outros eventos.

Foi elaborada uma síntese da história do Porto do Rio de Janeiro, no sentido de instruir processo de tombamento pedido pela Secretaria de Cultura e referente ao Armazém A.

A atividade de pesquisa voltou-se, principalmente, para o levantamento de dados sobre a Estação de Passageiros.

5. COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA

A história do porto de Imbituba está diretamente ligada ao desenvolvimento do antigo povoado.

Desde o final do século XVIII até meados do XIX, a atividade econômica da região esteve voltada para a pesca da baleia.

Do primitivo porto saíam em pequenas embarcações a vela, carregamentos de azeite e barbatanas de baleia, destinados aos mercados do Rio de Janeiro, São Paulo e Europa.

Só a partir de 1870, com a descoberta de carvão na região, foi iniciado o processo efetivo de exploração do porto.

Nas primeiras décadas do século XX, Henrique Lage transformou suas Organizações em Docas de Imbituba e iniciou a construção do porto e da Usina Elétrica.

Na ocasião, o engenheiro e arquiteto Álvaro Catão elaborou os projetos de construção dos prédios administrativos e residenciais da Companhia Docas de Imbituba, compondo o traçado urbano da cidade que permanece até hoje.

Em 1988, por iniciativa da Companhia Docas de Imbituba, foi inaugurado o Museu do Porto e da cidade. Instalado no prédio da antiga Usina Elétrica, abriga o acervo constituído não só por peças da própria Companhia, como também por objetos e documentos de grande valor histórico, doados pela comunidade local.



Antiga usina Elétrica onde funciona atualmente o Museu do Porto e da cidade Imbituba

6. SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE — SUNAMAM

6.1 - Memória da Marinha Mercante

Visando à instalação de um Núcleo para preservação da Memória da Marinha Mercante, a SUNAMAM já reuniu um pequeno acervo constituído por documentos textuais e fotográficos e peças ligadas ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata, SNBP, Empresa de Navegação da Amazônia S.A., ENASA e Companhia de Navegação do São Francisco, FRANAVE.

6.2 - Companhia de Navegação do São Francisco-FRANAVE

6.2.1 – A Embarcação "Benjamim Guimarães"

Durante 40 anos, a partir de 1811, as embarcações de roda dominaram a navegação a vapor no rio Mississipi, EUA. Vieram para o Brasil em 1913 para utilização no rio São Francisco e receberam a denominação popular de "Gaiolas".

O Benjamim Guimarães, depois de servir na linha Missouri–Mississipi, veio para o São Francisco, a fim de transportar mercadorias e passageiros de Pirapora a Juazeiro e, devido à intensa atividade de prestação de serviços à comunidade local, tornou-se um importante elemento da história deste rio.

Após alguns anos desativada, a embarcação se deteriorou, sendo sua recuperação recomendada pelo PRESERVE/MT e executada com apoio da FRANAVE, Seplan e Secretaria Especial de Ação Comunitária da Presidência da República.

Este projeto se concretizou no dia 24 de outubro de 1986, com a solenidade que marcou o retorno do Benjamim Guimarães, totalmente restaurado, às águas do "Velho Chico".

O "Benjamim Guimarães" foi tombado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG, pelo Decreto nº 24.840, de 1/8/85, publicado no D. O de Minas Gerais, em 2/8/85.

6.3 - Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro — LLOYDBRÁS

A Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro é possuidora de acervo bastante significativo, constituído por peças ligadas à navegação e às artes plásticas. Podemos destacar quadros e painéis de Djanira, Dakir Parreiras, Di Cavalcanti, entre outros.

Em 1985, a partir do programa de trabalho elaborado pelo PRESERVE/MT, a Companhia iniciou o processo de tratamento desse acervo, contratando uma museóloga que, em 4 meses, promoveu o inventário e catalogação dos quadros a óleo e da documentação textual e fotográfica, levantou material para pesquisa histórica e montou uma pequena exposição com parte do material coletado na Companhia.

6.4 - Empresa de Navegação da Amazônia S/A — ENASA

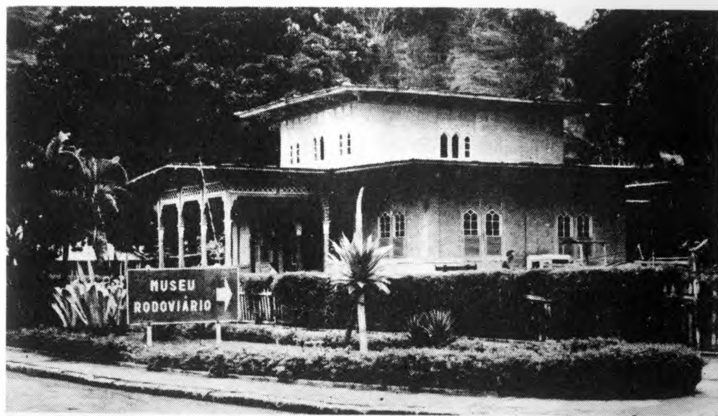
Em junho de 1987, por solicitação da própria ENASA, o PRESERVE/MT visitou a Administração e os Estaleiros da Empresa.

Nesta ocasião, a equipe realizou trabalhos de análise do material fotográfico existente, efetuou levantamento fotográfico de suas instalações (galpão de pedra, píer e almoxarifado) e fez recomendações visando a preservação e a guarda de material histórico.

7. DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM — DNER

7.1 - Museu de Paraibuna

O Museu Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem foi inaugurado antes da criação do PRESERVE, em 1972, com o objetivo de mostrar, através de seu acervo, a evolução dos antigos caminhos e dos meios de locomoçao terrestre.



O Museu Rodoviário do DNER situado na antiga estrada União Indústria, Município de Monte Serrat instalado na 8ª Estação da Muda, inaugurada em 1861 por D. Pedro II

O prédio, tombado pelo SPHAN, funcionava como uma das 12 estações de muda de cavalos, no tempo em que as diligências faziam o percurso de Petrópolis a Juiz de Fora, pela União Indústria, primeira rodovia pavimentada no Brasil, e inaugurada por D. Pedro II em 1861.

A localidade onde está situado o museu corresponde, historicamente, à Sesmaria concedida a Garcia Rodrigues Paes e foi uma das capitanias que mais prosperou com a cultura da cana-de-açúcar. Chamava-se Paraibuna enquanto pertencia ao município de Paraíba do Sul; hoje, integrando o município de Três Rios, denomina-se Monte Serrat.

O prédio, além de possuir grande valor histórico e arquitetônico, abriga acervo bastante variado e significativo, constituído principalmente por veículos automotores e à tração animal; instrumentos de precisão de engenharia; equipamento de escafandria; miniaturas de veículos; marcos e placas; medalhas e moedas; fotografias; desenhos; mapas; diversos tipos de maquinaria, etc.

Devido à sua importância, o PRESERVE/MT, em conjunto com o DNER, concluiu ser necessária uma reforma geral, não só do prédio como também da exposição, cabendo ao PRESERVE/MT a elaboração dos projetos de arquitetura e museologia, com a supervisão das obras a cargo do DNER. As obras de restauração do prédio do Museu tiveram início em outubro de 1989.

7.2 - Monumento Rodoviário

Localizado na Rodovia Presidente Dutra, na Serra das Araras, o monumento teve sua construção iniciada em 1927 por iniciativa do Touring Club do Brasil, sendo inaugurado em 12 de outubro de 1936.

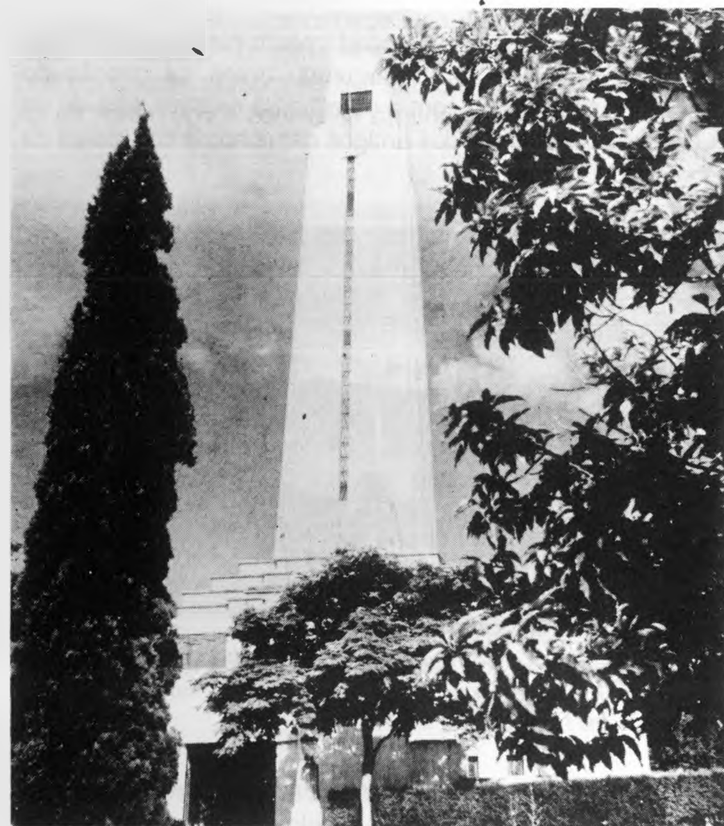
O projeto teve como arquiteto Raphael Galvão, engenheiro civil M. Chagas e engenheiro construtor Christiani Nielsen.

O prédio, em estilo art-decô, tem 2 pavimentos que servem de base a uma torre de 35 m de altura, e apresenta na parte externa 8 baixo relevos, de autoria do escultor francês Alberto Freyhoffer, mostrando a evolução dos transportes no Brasil.

7.2.1 – Painel Portinari

No interior do Monumento Rodoviário, no salão central, existem 4 magníficos painéis de Portinari, em óleo sobre tela, totalizando uma área de 29 m^2, sobre o título "Construção de Rodovia".

Esses painéis foram os primeiros pintados pelo artista, datam de 1936, e anunciavam a tendência muralista posteriormente seguida por Portinari.



Monumento Rodoviário do DNER, localizado na Rodovia Presidente Dutra

7.3 - Documentos Bibliográficos e Fotográficos

O DNER possui significativa documentação textual e fotográfica sobre sua história e várias fases do rodoviarismo nacional e internacional, depositada na Biblioteca Central.

7.4 - Plano de Trabalho para 1990

7.4.1 – Museu Rodoviário – Anteprojeto de Reformulação

- Reforma geral do prédio;
- Tratamento e restauração do acervo;
- Pesquisa para contextualizar o acervo;
- Seleção de peças para exposição;
- Confecção de bases, painéis e vitrinas;
- Montagem e,
- Elaboração de material de apoio para divulgação (catálogos, folhetos e etc.).

7.4.2 – Monumento Rodoviário

Encontram-se em fase de estudos os projetos para reforma do prédio, restauração dos painéis de Portinari e remoção dos mesmos para local mais adequado.

7.4.3 – Documentação Histórica

Os documentos receberão tratamento e serão arquivados e acondicionados de maneira técnica adequada a fim de que se possa preservar e resgatar a memória do rodoviarismo nacional. Está prevista a edição de um catálogo geral, pela Biblioteca Central do DNER, participante da Rede de Bibliotecas do Ministério dos Transportes; esse catálogo será devidamente indexado por autores, títulos e assuntos visando facilitar a divulgação e acesso do material documental por pesquisadores e demais interessados.

7.4.4 – Distritos Rodoviários

O PRESERVE/MT deverá visitar os Distritos Rodoviários para conhecer o acervo histórico existente e, posteriormente, estudar e avaliar cada caso.

8. BENS TOMBADOS NA ÁREA DOS TRANSPORTES

• **A "Baroneza"**

Fabricada na Inglaterra em 1852, a locomotiva a vapor "Baroneza" veio trafegar na primeira linha férrea brasileira inaugurada pelo Barão de Mauá, em 1854, recebendo este nome em homenagem à Baroneza de Mauá.

Depois de servir, por muitos anos, ao Imperador D. Pedro II, a "Baroneza" foi retirada do serviço em 1884 por decreto do Gabinete Imperial. Mais tarde, voltou a trafegar, puxando o carro construído especialmente para receber o Rei Alberto, da Bélgica, em visita ao Brasil. É um dos modelos mais antigos de locomotiva que se conhece, tendo sido incorporada ao patrimônio nacional em 1954, quando completou seu primeiro centenário de existência.

Atualmente, faz parte do acervo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro.

• **Pórtico Central e Armazéns do Cais do Porto de Porto Alegre**

Tombado em 1983 pelo SPHAN (Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o conjunto do Pórtico e Armazéns do Cais do Porto de Porto Alegre se constitui num belo exemplar das grandes estruturas metálicas importadas da Europa. Compreende oito edificações contíguas, pré-fabricadas em ferro, sobressaindo o Pórtico, com suas fachadas totalmente vazadas mais alto que as outras construções que o ladeiam, quatro à esquerda e três à direita da fachada principal. Encomendado, em 1919, a uma firma francesa, o conjunto teve suas estruturas montadas em 1922, sob a direção de um engenheiro vindo da França, para coordenar os trabalhos de construção do Porto. Os gradis de ferro e as vedações de vidro foram executadas em Porto Alegre.

• **Estação de Bananal**

Tombada em 1974 pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo), a Estação de Bananal, localizada na Praça Dona Domiciana, foi construída em 1889, em função da criação da linha férrea que ligou a cidade à Estrada de Ferro Central do Brasil com o objetivo de escoar a produção agrícola da região.

A Estação de Bananal, construída com material importado da Bélgica, tem estrutura metálica, pré-fabricada, montada no local pelos engenheiros José Caetano Horta Barbosa e Machado da Costa.

• **Estação de Cachoeira Paulista**

A Estação de Cachoeira Paulista foi tombada pelo CONDEPHAAT em 18 de abril de 1982.

Localizada em Cachoeira Paulista, o edifício da Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil, como é denominado, foi projetado e construído no século passado, pelo engenheiro Newton Benaton que adotou o ecletismo como solução arquitetônica, característico das obras da época.

Inaugurada em 7 de julho de 1877, a Estação representou um marco definitivo para o progresso do Município, pois veio atender à demanda e à solicitação daquele núcleo urbano que era depósito regional da produção de café e seu exportador para a Corte.

• **Estação da Luz**

Tombada pelo CONDEPHÀAT, a Estação da Luz teve sua construção iniciada em 1895, sendo inaugurada em 1º de março de 1901. Em 1946 sofreu violento incêndio que destruiu quase todo o edifício. Em 1950, foi reinaugurada, depois da reforma que modificou substancialmente o seu aspecto original.

O conjunto é formado por dois blocos interligados por estrutura metálica. No prédio principal, em estilo vitoriano, onde predomina alvenaria de tijolo aparente, se destaca a torre com relógio de 4 faces. O projeto original é da firma inglesa "Fox and Mayo". Suas dimensões se destacam pelas características monumentais.

• **Estação de Santa Rita do Passa Quatro**

Tombada em 23 de maio de 1981 pelo CONDEPHAAT, a antiga Estação de Santa Rita do Passa Quatro, localiza-se na Avenida Paulista s/nº e foi construída em decorrência da necessidade de escoamento da produção cafeeira, responsável pelo surgimento e crescimento de várias cidades do interior de São Paulo no século XIX. Em 1890 foi aberto o ramal

ferroviário de Santa Rita e em 1899 a Companhia Paulista construiu a Estação Ferroviária.

A decadência da cafeicultura na década de 30 e a importância assumida pela rodovia nas últimas décadas foram fatores que determinaram a retirada dos trilhos do ramal de Santa Rita, em 1961.

A solução arquitetônica adotada para o edifício segue o mesmo esquema das estações que surgiram com a cultura cafeeira no interior paulista, caracterizado pela utilização de material importadò da Europa, principalmente as estruturas de ferro.

- **Estação do Brás**

Tombada em 1982, pelo CONDEPHAAT, a Estação do Brás surgiu em decorrência da implantação do sistema ferroviário que permitiu o escoamento da produção cafeeira em grande desenvolvimento na região. No Brás, particularmente, localizaram-se terminais de algumas dessas ferrovias, justamente por ser caminho para a Penha e estrada para o Rio de Janeiro, desde os tempos dos tropeiros.

Apesar de algumas modificações, o edifício apresenta características das construções inglesas, possuindo estrutura metálica em ferro fundido e revestimento em alvenaria e tijolo aparente.

- **Estação de Guaratinguetá**

A Estação de Guaratinguetá foi tombada pelo CONDEPHAAT em agosto de 1969.

Localizada no Vale do Paraíba – SP, foi construída pelo engenheiro Paulo de Frontin, sendo um dos exemplos de influência inglesa na arquitetura ferroviária do início do século.

Além do interesse arquitetônico, destaca-se o seu valor histórico, pois representou um fator de dinamização no desenvolvimento da economia cafeeira da região.

- **Complexo Ferroviário de São João Del Rey, Trecho Ferroviário e Estação Ferroviária de Tiradentes**

Tombados pela SPHAN em 1986.

Localizam-se, respectivamente, nas cidades de São João Del Rey e Tiradentes - MG.

O Complexo Ferroviário de São João Del Rey abrange uma área de 35.000 m^2 e é constituído por: Estação Ferroviária local; Museu Ferroviário; Depósito de Chaves; Centro de Artes; Auditório; Rotunda; Oficinas de Fundição e de Ferraria; Casa de Máquinas; Oficinas de Reparo, Manutenção e Carpintaria; Caixa d'Água; Antigo Sanitário; Abrigo de Socorro com Guarita Lateral.

O trecho ferroviário tem 12 km de extensão e faz a ligação entre as estações de São João Del Rey e Tiradentes.

- **Vila Ferroviária de Paranapiacaba**

A Vila de Paranapiacaba foi tombada em 27 de setembro de 1987, pelo CONDEPHAAT.

Localizada no topo da Serra do Mar (Município de Santo André - SP), a centenária vila inglesa foi projetada para abrigar engenheiros e operário da São Paulo Railway Company – SPR, que construíam a primeira linha férrea paulista – a Santos-Jundiaí, inaugurada em 1864.

As edificações da vila caracterizam-se pelo estilo inglês, evidenciado principalmente em elementos como chaminés, colunas de ferro, mãos francesas e inclinação dos telhados, entre outros.

- **Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Porto de Manaus**

Tombado em 1988 pela SPHAN o conjunto situa-se no cais do porto de Manaus - AM.

Construído no início do século pelos ingleses, o complexo portuário de Manaus é patrimônio de grande valor histórico e arquitetônico.

A arquitetura do porto é singular, pois foi projetada de maneira a adaptar-se ao fenômeno natural da "cheia" e da "vazante" do Rio Negro. Os cais foram construídos sobre bóias de ferro cilíndricas de modo que flutuassem no nível da água independente do fenômeno do rio (Roadway).

Os armazéns foram construídos no período entre 1903 e 1910, com exceção do armazém nº 15, que data, aproximadamente, de 1889.

A técnica construtiva dos armazéns é caracterizada pela presença do ferro em todos os elementos – estrutura, vedações e coberturas

A arquitetura dos prédios existentes no porto é bastante significativa, destacando-se, principalmente, o edifício do escritório central e a residência do diretor da Manaos Harbour Limited, construído em 1907, de forte influência maneirista.

- **Embarcação BENJAMIM GUIMARÃES**

Tombada em 1º de agosto de 1985, pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG, a embarcação BENJAMIM GUIMARÃES, denominada popularmente de "GAIOLA", é exemplar único no Brasil de embarcação a vapor em sistema de propulsão a roda.

- **Estação da Central, antiga Estação Ferroviária Oeste de Minas, casa do Conde de Santa Marinha**

Tombados em 15 de março de 1988 (Dec. nº 27.927) pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG, a Estação da Central, a antiga Estação Ferroviária Oeste de Minas e a casa do Conde de Santa Marinha são partes integrantes do conjunto tombado denominado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Praça Rui Barbosa – Praça da Estação, na cidade de Belo Horizonte – MG.

- **Antiga Estação Rodoviária de Paraibuna**

O prédio da antiga estação rodoviária de Paraibuna, onde se encontra instalado atualmente o Museu Rodoviário do DNER, está localizado no município de Monte Serrat, em Três Rios, Estado do Rio de Janeiro.

Foi tombado em 1967, pelas suas características arquitetônicas e por ter sido a oitava estação da muda inaugurada por D. Pedro II, em 1861. Além dessas razões, está situado numa região em que se desenvolveram importantes meios de comunicação.

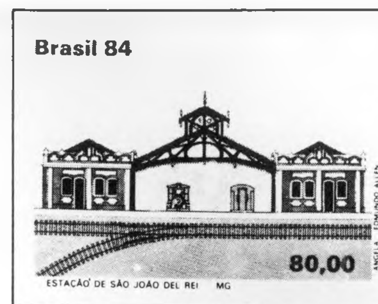
O processo de tombamento tem o número 719-T, Inscrição 400, Livro História fls. 64, e data de 21/6/1967.

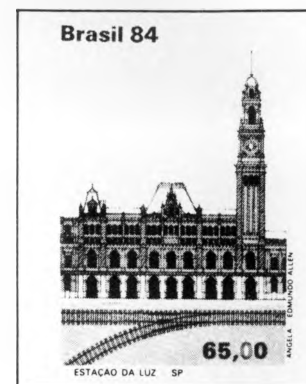
9. FILATELIA

O PRESERVE e a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos estabeleceram entendimentos mútuos para a edição das séries:

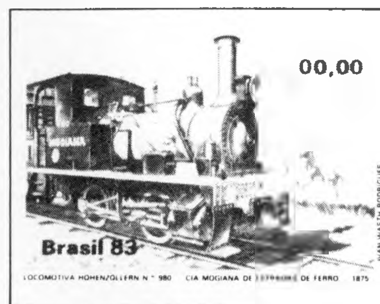
1983 – Preservação do Patrimônio Ferroviário, que compreende a emissão de carimbos reproduzindo peças ferroviárias, e de três selos, reproduzindo as seguintes locomotivas pioneiras: BALDWIN nº 1 (Estrada de Ferro Oeste de Minas - MG – 1881); HOHENZOLLERN nº 980 (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - RJ – 1875); FOWLER nº 1 (Companhia Paulista de Estrada de Ferro - SP – 1872).

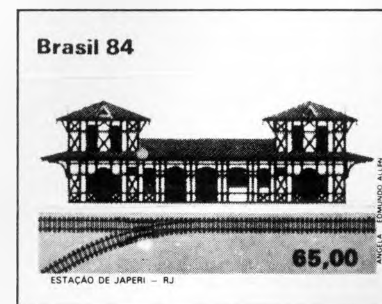
1984 – Preservação do Patrimônio Ferroviário Brasileiro, que compreende a emissão de carimbos, simbolizando uma estação ferroviária, e de três selos, reproduzindo as estações ferroviárias: ESTAÇÃO DE JAPERI - RJ; ESTAÇÃO DA LUZ - SP; ESTAÇÃO DE SÃO JOÃO DEL REY - MG.

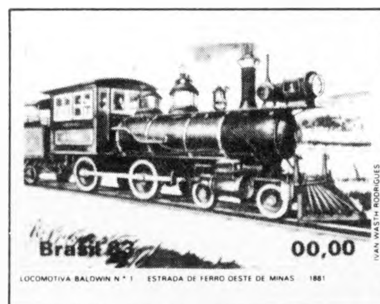












Selos Brasileiros sobre Preservação Ferroviária emitidos pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos

10. PUBLICAÇÕES DO PRESERVE

Foram publicados, sob a responsabilidade de sua equipe central e/ou das entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes, os seguintes trabalhos:

BRASIL. Ministério dos Transportes. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico. **Centro de Preservação da História Ferroviária**; museu ferroviário. Curitiba, PRESERVE/RFFSA/SR-5; SENAI. 1982. 85 p./Catálogo/

_______. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará**. Fortaleza, PRESERVE/RFFSA/SR-1, 1982, 34 p./Catálogo/

_______. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro**, Engenho de Dentro. Rio de Janeiro, PRESERVE/RFFSA/AG, 1983. 96 p./Catálogo/

_______. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul**; museu ferroviário; São Leopoldo. PRESERVE/RFFSA/SR-6, 1985. 116 p./Catálogo/

_______. **Documento nº 1, 1980-1982**. Rio de Janeiro, Rede Ferroviária Federal S.A, (1983). 36 p. il.

_______. **Museu do trem**. Recife, PRESERVE/RFFSA/SR-1, 1982. 36 p./Catálogo/

_______. **Museu Ferroviário de São João Del Rei**; 1º centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas, 1881-1981. Rio de Janeiro, PRESERVE/RFFSA/SR-2, 1981. 56 p./Catálogo/

BRASIL, Ministério dos Transportes. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico. **Relatório de Atividades 1984/1988.** Brasília, Preserve/CCP, 1988, 116 p.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico. **Relatório de Atividades 1980-1984**. Brasília, PRESERVE/CLP, 1985. 75 p. il.

CARRAZZONI, Maria Elisa. **Projeto de restauração e revitalização do pátio ferroviário de São João Del Rey.** Rio de Janeiro, PRESERVE/RFFSA/AG, 1984. /Projeto/

MORAIS, Sérgio Santos. **A reconstrução da rotunda de São João Del Rey.** Rio de Janeiro, PRESERVE/RFFSA/AG, 1984. /Projeto/

MORAIS, Sérgio Santos. **Reconstrução da Rotunda de São João Del Rey.** Rio de Janeiro, RFFSA, 1987. 64 p.

ROSADO, Rita de Cássia de Carvalho. **O Porto de Salvador**; modernização em projeto, 1854/1891 – Salvador. PRESERVE/CODEBA, 1983. 177 p.

ROSADO, Rita de Cássia de Carvalho. **Cronologia Portos da Bahia, Salvador.** PRESERVE/CODEBA, 1987. 178 p.

SIQUEIRA, Penha. **O desenvolvimento do porto de Vitória, 1870/1940.** Vitória, CODESA, 1984. 162 p.

STIEL, Waldemar Correa. **História do Transporte Urbano no Brasil**: "Summa Tranviariae Brasiliensis". Brasília, EBTU; São Paulo, Pini, 1984. 519 p.

11. ATOS JURÍDICOS E NORMAS

As atividades do PRESERVE fundamentaram-se nos atos jurídicos e normas cujas cópias se encontram no item 11:

BRASIL. Leis, Decretos, etc. Portaria MT/SG nº 292, 24 de abril de 1980. **Diário Oficial da União**, Brasília, 29 de abril de 1980. Seção 2, p. 3.038. Designa componentes do Grupo de Trabalho encarregado da implantação do PRESERVE.

________. Portaria MT/SG nº 126, de 01 de fevereiro de 1983. **Diário Oficial da União**, Brasília, 4 de fevereiro de 1983. Seção I, p. 2.114. Institui o PRESERVE e constitui Comissão de Coordenação das Atividades – CCP.

________. Portaria MT/SG nº 219, de 16 de março de 1983. **Diário Oficial da União**, Brasília, 18 de março de 1983. Seção 2, p. 2.211. Designa MARIA ELISA CARRAZZONI para funções de Secretário-Executivo do PRESERVE.

________. Portaria MT/SG nº 644, de 24 de outubro de 1984. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 de outubro de 1984. Seção I, p. 15.746. Institui concurso para escolha da marca-símbolo do PRESERVE.

________. Portaria MT nº 19, de 15 de janeiro de 1985. **Diário Oficial da União**, Brasília, 17 de janeiro de 1985. Seção I, p. 1.151-2. Regulamenta a Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE-CCP.

________. **Recomendação MT/PRESERVE/CCP nº 1.** Brasília, 23 de junho de 1983. Referente a tombamento e restauração de prédios no âmbito do Ministério.

________. **Recomendação MT/PRESERVE/CCP nº 2.** Brasília, 30 de novembro de 1983. Referente ao trâmite de expedientes e informações sobre preservação de peças e documentos ou relativas a patrimônio histórico no ambito do MT.

BRASIL. Leis, Decretos, etc. **Recomendação MT/PRESERVE/CCP nº 3.** Brasília, 27 de setembro de 1984. Referente à adoção de medidas pela SUNAMAM, junto à FRANAVE, visando à restauração da embarcação "Benjamim Guimarães".

________. **Recomendação MT/PRESERVE/CCP nº 4.** Brasília, 01 de novembro de 1984. À PORTOBRÁS, referente a dotações orçamentárias e contratação de pessoal para preservação de patrimônio.

________. **Resolução MT/PRESERVE/CCP nº 1.** Brasília, 16 de agosto de 1983. Aprova o Documento Básico do PRESERVE e Normas de Funcionamento da Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico. **Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE-CCP**; normas de funcionamento. Brasília, CCP, 1983. 3 p.

________. **Documento básico do PRESERVE.** Brasília, CCP, 1983. 5 p.

________. Portaria MT nº 312, de 30 de março de 1985. **Diário Oficial da União**, Brasília, 31 de maio de 1985. Seção I. Referente à Restauração e Preservação do Patrimônio Histórico de Paranapiacaba, definindo a participação do PRESERVE e RFFSA.

________. Portaria MT nº 99, de 17 de fevereiro de 1987. **Diário Oficial da União**, Brasília, 19 de fevereiro de 1987. Seção I, p. 2.497. Altera o artigo 1º do Regimento Interno da Comissão de Coordenação das Atividades do Programa de Preservação do Patrimônio Historico do Ministério dos Transportes/CCP/PRESERVE.

12. ANEXOS

12.1 - Anexo 1

PORTARIA Nº 292, DE 24 DE ABRIL DE 1980

O Secretário-Geral do Ministério dos Transportes, no uso de suas atribuições,

RESOLVE:

I – Designar MARIA ELISA CARRAZZONI, Assessora desta Secretaria-Geral, HÉLIO AFONSO FERREIRA, Chefe da Divisão Administrativa da ENGEFER, PAULO CARVALHO DA FONSECA E SILVA, Assessor da SUNAMAM, NEWTON JOSÉ DE MOURA, Chefe da Seção de Controle Patrimonial da PORTOBRÁS, MARIA DA CONCEIÇÃO CHAMBARELLI, do DNER e CELSO PAULO, da RFFSA, para, sob a coordenação da primeira, integrarem o Grupo de Trabalho que se encarregará da implantação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes.

II – Recomendar que todos os órgãos e entidades direta ou indiretamente vinculados ao Ministério dos Transportes prestem, sempre que solicitados, a necessária colaboração aos trabalhos do aludido Grupo de Trabalho, inclusive no tocante ao apoio técnico e administrativo.

WANDO PEREIRA BORGES
Secretário-Geral

Publicado no DOU de 29/04/80

12.2 - Anexo 2

PORTARIA Nº 126, DE 01 DE FEVEREIRO DE 1983

O Ministro de Estado dos Transportes, no uso de suas atribuições,

RESOLVE:

I – Instituir o PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, que tem como objetivo a preservação do acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil, especialmente as atividades de localização e identificação de documentos e peças de valor histórico e artístico e as de promoção da recuperação e restauração de material e construções para a memória do Setor.

II – Constituir a Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE – (CCP), com a finalidade de coordenar o planejamento, o desenvolvimento, a implantação e o acompanhamento das atividades do Programa.

III – Compõem a Comissão o Secretário-Geral, que a presidirá, o Secretário de Planejamento Administrativo e Informática, o Coordenador da Coordenadoria de Documentação (CODEDOC), o Secretário Executivo da Comissão, e os dirigentes, de mais elevado grau hierárquico, das unidades de administração patrimonial das entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes.

IV – O Secretário-Geral será substituído, em seus impedimentos, pelo Secretário de Planejamento Administrativo e Informática.

V – A Secretaria de Planejamento Administrativo e Informática promoverá, através da CODEDOC, o necessário apoio técnico e administrativo à Comissão.

Publicado no DOU de 04/02/83

12.3 - Anexo 3

PORTARIA Nº 219, DE 16 DE MARÇO DE 1983

O Secretário-Geral do Ministério dos Transportes, no uso de suas atribuições e tendo em vista o que consta da Portaria Ministerial nº 126, de 1º de fevereiro de 1983,

RESOLVE:

I – Designar MARIA ELIZA CARRAZZONI, ocupante do cargo de Coordenador-Executivo da Secretaria Geral, para exercer as funções de Secretário-Executivo da Comissão de Coordenação das Atividades do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes.

II – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ CARLOS DIAS DE FREITAS
Secretário-Geral

Publicado no DOU de 18/03/83

12.4 - Anexo 4

PORTARIA Nº 644, DE 24 DE OUTUBRO DE 1984

O Secretário-Geral do Ministério dos Transportes, considerando a necessidade de dotar o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico, PRESERVE, de Marca-Símbolo que o identifique visualmente junto à comunidade, resolve:

I – Instituir, no âmbito do Ministério, concurso para a escolha da Marca-Símbolo do PRESERVE.

II – Aprovar o Regulamento do Concurso que com esta baixa, na forma do anexo.

JOSÉ CARLOS DIAS DE FREITAS
Secretário-Geral

Publicado no DOU de 26/10/84

CONCURSO PARA ESCOLHA DA MARCA-SÍMBOLO DO PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - PRESERVE

REGULAMENTO

1. **FINALIDADE**
Este Concurso objetivará dotar o PRESERVE de uma marca-símbolo para sua identificação visual.

2. **PATROCÍNIO**
Patrocinarão o Concurso, juntamente com a Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, as seguintes entidades vinculadas:
2.1 – Empresa de Portos do Brasil S.A. - PORTOBRÁS;
2.2 – Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA;
2.3 – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER;
2.4 – Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU;
2.5 – Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM
2.6 – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT.

3. **PARTICIPANTES**
Poderão participar do Concurso, individualmente ou em grupo, todas as pessoas residentes no Brasil, pertencentes ou não ao Ministério ou às entidades patrocinadoras.

4. **TEMA**
Os participantes, ao conceberem seus projetos de marca-símbolo, deverão considerar basicamente:
- finalidade do PRESERVE (CONHECIMENTO EFETIVO DO MATERIAL DE VALOR HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE PROPRIEDADE DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E DAS SUAS ENTIDADES VINCULADAS, COM O OBJETIVO DE PRESERVÁ-LO E RESTAURÁ-LO, QUANDO NECESSÁRIO);
- a inclusão obrigatória da sigla oficial do Ministério dos Transportes (MT) e do Programa (PRESERVE).

5. **FORMA DE APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS**
Os trabalhos deverão ser apresentados em cartolina ou canson, a guache, aquarela, têmpera, nanquim ou óleo, no tamanho 50x50 cm, trazendo a indicação de sua cor para impressão, bem como ocorrências cromáticas, até no máximo de 2 (duas) cores.

6. **ENTREGA DOS TRABALHOS**
- Os trabalhos, em embalagens lacradas, poderão ser entregues pessoalmente, sob registro postal ou via malote, para o seguinte endereço:

  PRESERVE
  Secretaria Executiva
  Praça Cristiano Ottoni, s/nº, sala 601
  Centro (Ed. da Central do Brasil)
  Rio de Janeiro-RJ
  CEP: 20.221

  Observação: Os envelopes deverão conter o nome e o endereço do participante.
- Os trabalhos deverão ser remetidos até o dia 30 de janeiro de 1985, quando se encerra o prazo para inscrição.
- Considerar-se-á, para comprovação da data de remessa, o carimbo do registro postal ou o protocolo do órgão de origem.
- A entrega dos trabalhos equivale à inscrição e à aceitação pelo participante das normas contidas neste Regulamento.

7. **JULGAMENTO**
- As embalagens serão abertas e os trabalhos analisados por Comissão designada pelo Presidente da Comissão Coordenadora das Atividades do PRESERVE que consignará seu parecer em relatório conclusivo a ser submetido à deliberação da CCP.
- Em sua análise a Comissão observará os seguintes critérios:
  – originalidade da idéia;
  – desempenho e funcionalidade gráficas; e
  – aspectos estéticos, artísticos e culturais.

8. **PREMIAÇÃO**

- O PRESERVE concederá o prêmio de Cr$ 2.000.000,00 ao trabalho classificado em primeiro lugar e mais dois prêmios de Cr$ 600.000,00 e Cr$ 400.000,00 aos trabalhos classificados em segundo e terceiro lugares.
- MT-PRESERVE dará ampla divulgação do resultado do Concurso.
- Os prêmios serão entregues em local e data a serem previamente designados pela CCP.

9. **DESTINAÇÃO DOS TRABALHOS**

- A CCP utilizará o trabalho vencedor, sem que caiba ao seu autor qualquer outro pagamento, bem como qualquer vantagem decorrente de direitos autorais.
- Os trabalhos que não lograrem êxito serão restituídos, sem que caiba aos seus autores qualquer indenização ou pagamento.

10. **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

- A CCP reserva-se o direito de aceitar os trabalhos que melhor convierem a seus interesses, rejeitar todos ou, ainda, revogar ou anular o presente Concurso, sem que caiba direito a qualquer reclamação ou indenização sob qualquer título, bem como qualquer tipo de recurso à decisão da Comissão.
- Os participantes poderão concorrer com mais de um trabalho.
- Em caso de existir mais de um participante por trabalho que vier a ser premiado, receberá o prêmio aquele que constar, em primeiro lugar, da relação de participantes.
- Os casos omissos no presente regulamento serão resolvidos pelo Presidente da CCP.
- Os interessados, caso considerem necessário obter outras informações sobre o PRESERVE, poderão fazê-lo junto aos seus representantes no Ministério dos Transportes, na PORTOBRÁS, EBTU, GEIPOT, DNER, SUNAMAM e RFFSA.

12.5 - Anexo 5

PORTARIA Nº 19, DE 15 DE JANEIRO DE 1985

O Ministro de Estado dos Transportes, no uso de suas atribuições e com fundamento em resolução da Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE-CCP, esta constituída pela Portaria nº 126, de 1º de fevereiro de 1983, RESOLVE:

I – Aprovar o Regimento Interno da CCP que com este ato baixa.

II – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CLORALDINO SOARES SEVERO
Ministro dos Transportes

Publicado no DOU de 17/01/85

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES DO PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (CCP)

REGIMENTO INTERNO

CAPÍTULO I
CATEGORIA E FINALIDADE

Art. 1º – A Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE-(CCP), constituída através da Portaria MT Nº 126, de 1º de fevereiro de 1983, tem por finalidade coordenar o planejamento, o desenvolvimento, a implantação e o acompanhamento das atividades do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transpotes – PRESERVE, competindo-lhe, especificamente:

I – coordenar o levantamento, o estudo, a classificação, a preservação, a restauração e a apresentação e divulgação do material de valor histórico e artístico do Ministério dos Transportes;

II – coordenar e acompanhar a execução do PRESERVE nas entidades vinculadas ao Ministério;

III – divulgar o Programa, estabelecendo prazos para a apresentação de proposta de projetos;

IV – definir critérios para o estabelecimento das prioridades dos projetos apresentados;

V – analisar e aprovar projetos de preservação e restauração do patrimônio histórico do Ministério;

VI – recomendar, aos órgãos e entidades vinculadas ao MT, a alocação de recursos para o custeio das suas atividades dentro do Programa;

VII – promover intercâmbio com instituições nacionais e estrangeiras na área de preservação e restauração de acervos históricos e/ou artísticos;

VIII – analisar convênios, propostos pelas entidades vinculadas, com o objetivo de obter os melhores resultados na

área de preservação e restauração do patrimônio histórico e acompanhar a sua execução;

IX – elaborar e propor à aprovação do Ministro dos Transportes a programação anual do PRESERVE e suas alterações;

X – exercer outras atividades que lhe forem cometidas pelo Ministro dos Transportes.

CAPÍTULO II
ORGANIZAÇÃO
Seção I
Composição

Art. 2º – A Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE (CCP) tem a seguinte composição:

I – o Secretário-Geral do Ministério dos Transportes que a presidirá;

II – o Secretário de Planejamento Administrativo e Informática do Ministério dos Transportes;

III – o Coordenador da Coordenadoria de Documentação do Ministério dos Transportes;

IV – o Secretário-Executivo da CCP;

V – dirigentes do mais elevado grau hierárquico, das entidades vinculadas ao Ministério, responsáveis pelas unidades de administração patrimonial.

§ 1º – Os membros relacionados nos itens I, II e III são considerados natos.

§ 2º – Os membros a que se referem os itens IV e V serão designados pelo Ministro dos Transportes.

Art. 3º – O Presidente da CCP será substituído em suas ausências ou impedimentos pelo Secretário de Planejamento Administrativo e Informática do Ministério dos Transportes.

Art. 4º – A Comissão deliberará por maioria de votos, cabendo ao Presidente, além de voto singular, o voto de qualidade.

Seção II
Funcionamento

Art. 5º – A Comissão reunir-se-á, ordinariamente, uma vez por mês e, extraordinariamente, por convocação do Presidente.

Parágrafo Único – O quorum para a realização das reuniões da Comissão de Coordenação será o correspondente à maioria absoluta.

Art. 6º – A Comissão, observada a legislação vigente, estabelecerá normas complementares relativas ao seu funcionamento e à ordem dos trabalhos.

Seção III
Atribuições dos Membros da Comissão

Art. 7º – Ao Presidente incumbe dirigir, coordenar, supervisionar e avaliar as atividades da Comissão e, especificamente:

a) convocar e presidir as reuniões;
b) aprovar a pauta das reuniões;
c) dar posse aos membros da Comissão;
d) assinar e fazer cumprir as resoluções e recomendações da Comissão;
e) representar a Comissão nas suas relações com terceiros, podendo, em casos específicos, delegar essas atribuições a outros membros da Comissão;
f) submeter ao plenário as propostas encaminhadas e conduzir sua votação;
g) submeter ao Ministro dos Transportes a programação anual do PRESERVE;
h) assinar contratos e convênios para a execução de serviços de interesse do PRESERVE.

Art. 8º – Ao Secretário de Planejamento Administrativo e Informática incumbe:

a) substituir o Presidente em seus eventuais impedimentos;
b) articular-se com a Secretaria Executiva visando o preparo de matérias para apresentação aos demais membros da Comissão;
c) promover meios que permitam o cadastramento dos bens móveis e imóveis tombados pelo Ministério.

Art. 9º – Ao Coordenar de Documentação incumbe:

a) prestar assessoramento técnico na elaboração dos trabalhos apresentados para publicação;
b) assessorar a Secretaria Executiva no planejamento de ações que visem ao tratamento e à recuperação de documentos históricos;

c) elaborar manuais de tratamento da documentação.

Art. 10 – Ao Secretário Executivo incumbe:

a) prestar assessoria ao Presidente na área de preservação do patrimônio histórico do Ministério;
b) fornecer subsídios técnicos a Comissão, para o desenvolvimento de projetos;
c) analisar os documentos e processos endereçados ao PRESERVE, encaminhá-los aos membros da Comissão, quando for o caso, e emitir parecer relativo ao aspecto técnico de preservação do patrimônio histórico do Ministério;
d) coordenar os estudos e levantamentos necessários à elaboração dos projetos incluídos no Programa;
e) orientar, no âmbito de sua competência, as obras de restauração de prédios, peças e documentos, estes últimos sob a orientação da Coordenadoria de Documentação do Ministério dos Transportes;
f) analisar os currículos dos técnicos indicados para participarem dos projetos;
g) participar da elaboração do orçamento do PRESERVE nas entidades vinculadas;
h) divulgar a pauta das reuniões e as resoluções e recomendações da Comissão.

Art. 11 – Aos membros da CCP, representantes das entidades vinculadas ao Ministério, incumbe:

a) apresentar sugestões de projetos ao plenário para aprovação;
b) apresentar sugestões para aperfeiçoamento e desenvolvimento do Programa na entidade que representa;
c) promover facilidades, na entidade que representa, para a implementação e desenvolvimento dos projetos aprovados pela Comissão;
d) submeter à Diretoria da entidade a que pertence os planos de trabalho aprovados pela Comissão e os seus orçamentos, objetivando a alocação de recursos;
e) indicar, no âmbito da entidade que representa, os técnicos de formação adequada para exercerem funções de elaboração de propostas de trabalho e seu acompanhamento;
f) coordenar e acompanhar os trabalhos, a nível da instituição que representa;
g) apresentar parecer e relatar os assuntos que lhes forem atribuídos.

CAPÍTULO III
ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Seção I
Estrutura

Art. 12 – A Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE-CCP disporá de uma Secretaria Executiva, diretamente subordinada ao seu Presidente.

Art. 13 – A Secretaria Executiva terá a seguinte estrutura:

I – Coordenadoria Técnica;

2 – Serviço de Atividades Auxiliares.

Art. 14 – A Secretaria Executiva será dirigida por Secretário-Executivo com formação e experiência em museologia.

Art. 15 – A Coordenadoria Técnica será dirigida por Coordenador, e composta de técnicos em museologia, belas artes, arquitetura e engenharia.

Art. 16 – O Serviço de Atividades Auxiliares será dirigido por Chefe, e contará com pessoal administrativo de nível médio.

Art. 17 – A Secretaria Executiva contará com pessoal cedido pelas entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes participantes do PRESERVE.

Seção II
Competência das Unidades

Art. 18 – À Secretaria Executiva compete realizar todos os serviços técnicos e administrativos necessários ao funcionamento da Comissão.

Art. 19 – À Coordenadoria Técnica compete o desenvolvimento de trabalhos de natureza técnica, orientados pela Secretaria Executiva.

Art. 20 – Ao Serviço de Atividades Auxiliares compete o apoio administrativo aos trabalhos da Secretaria Executiva.

CAPÍTULO IV
Disposições Gerais

Art. 21 – Para o cumprimento da finalidade a que se refere o Art. 1º deste Regimento Interno, a Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE contará, em cada entidade vinculada ao Ministério dos Transportes, com unidades criadas para esse fim, as quais manterão estreita articulação com a CCP.

Art. 22 – Os casos omissos e as dúvidas surgidas na aplicação do presente Regimento Interno, serão resolvidas pelo Presidente da Comissão, ad referendum do Ministro dos Transportes.

Publicado no DOU de 17/01/85

PORTARIA Nº 312, DE 30 DE MAIO DE 1985

O Ministro de Estado dos Transportes, no uso de suas atribuições;

CONSIDERANDO os elementos justificativos, apresentados pela Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, na carta nº 470/PRF/83, sobre a desativação do sistema funicular entre São Paulo e Santos, abaixo mencionados:

- o estado de degeneração desse sistema e os elevados custos previstos para sua recuperação, bem como suas limitações operacionais, face às atuais especificações do material rodante;
- a eficiência do sistema de cremalheira-aderência e a possibilidade de expansão de sua capacidade de carga;
- o desenvolvimento da construção da Variante Campinas-Helvetia-Guainã, da Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA, em bitola mista, com previsão de entrada em operação no ano de 1986;
- a capacidade de o sistema de cremalheira (RFFSA), mais a linha de simples aderência (FEPASA), atenderem, com folga, a demanda estimada de transporte, até o horizonte de 1990.

CONSIDERANDO o expressivo valor histórico do sistema funicular para o patrimônio cultural das ferrovias brasileiras, as diretrizes do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – PRESERVE e as justificáveis e reiteradas solicitações de autoridades públicas, entidades de classe e órgãos culturais sobre a preservação dos equipamentos daquele antigo sistema.

CONSIDERANDO, ainda mais, os pleitos da Comissão Pró-Paranapiacaba relativos à manutenção das características arquitetônicas inglesas da vila operária da RFFSA e o interesse social da venda das residências não funcionais, aos atuais moradores; RESOLVE:

I – Autorizar a RFFSA a desativar a operação do sistema funicular, existente na Serra do Mar, ligando as linhas férreas do planalto de São Paulo com as da Baixada Santista.

II – Declarar de interesse do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transpotes – PRESERVE:

a) o conjunto arquitetônico, de propriedade da RFFSA, conhecido pelo nome de "Vila Ferroviária de Paranapiacaba", localizado junto à estação de Paranapiacaba, da Superintendência Regional de São Paulo, no Município de Santo André no Estado de São Paulo;

b) as instalações fixas de via permanente e de tração, compreendidas entre o quarto e quinto patamares do sistema funicular, do antigo traçado do trecho ferroviário Rio Grande da Serra-Piassaguera, da citada Superintendência Regional da RFFSA.

III – Atribuir à RFFSA a incumbência, sob supervisão da Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE, de projetar e executar as obras de recuperação e restauração do conjunto urbanístico, das edificações e das instalações, de forma a conservar as características da época em que foram construídas.

IV – Autorizar a RFFSA a destacar, na medida de suas disponibilidades orçamentárias, os recursos financeiros necessários à recuperação e restauração do acervo histórico a que se referem os itens II e III supra.

V – Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

AFFONSO CAMARGO
Ministro dos Transportes

Publicado no DOU de 31/05/85

PORTARIA Nº 99, DE 17 DE FEVEREIRO DE 1987

O Ministro de Estado dos Transportes no uso de suas atribuições e,

CONSIDERANDO a relevância do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – PRESERVE, instituído através da Portaria nº 126, de 01 de fevereiro de 1983;

CONSIDERANDO a indispensabilidade de adoção de novos cursos de ações, de modo a manter com eficácia a supervisão e a coordenação das atividades do PRESERVE, na produção de resultados necessários para o Setor de Transportes;

CONSIDERANDO a importância de manter transparente para a sociedade, em mostra permanente, a evolução tecnológica dos transportes no País; e

CONSIDERANDO constituir prática salutar orientar a administração do PRESERVE através de mecanismos gerenciais integrados, mantidas a unidade de tratamento e posturas universalistas, como próprias e adequadas à análise e decisões técnicas, resolve:

I – Alterar o artigo 1º do Regimento Interno da Comissão de Coordenação das Atividades do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes-CCP-PRESERVE, aprovado através da Portaria nº 19, de 15 de janeiro de 1985, incluindo:

. . . .

IX – Analisar, previamente, no âmbito do Ministério dos Transportes, as propostas de criação de museus e núcleos históricos;

X – Analisar, previamente, no âmbito do Ministério dos Transportes, publicações, divulgações e eventos que venham a receber as siglas MT-PRESERVE;

II – Os atuais incisos IX e X do Artigo 1º do Regimento Interno da CCP-PRESERVE, passam, respectivamente, a ser numerados com XI e XII.

III – Recomendar o máximo empenho aos dirigentes das entidades vinculadas que integram o PRESERVE, no sentido de apoiarem na cessão de pessoal técnico qualificado, necessário ao desenvolvimento de atividades específicas, bem assim conduzirem gestões visando a obtenção e alocação de recursos orçamentários para a preservação do respectivo patrimônio histórico.

IV – Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES
Ministro dos Transportes

Publicado no DOU de 19/02/87

12.6 - Anexo 6

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES DO PRESERVE-CCP

RECOMENDAÇÃO Nº 1

A Comissão Coordenadora do PRESERVE recomenda às entidades vinculadas que:

- os prédios tombados a nível nacional, estadual ou municipal, tenham seus projetos de reforma ou restauração submetidos à aprovação dos organismos que declararam o referido tombamento;
- os prédios não tombados mas considerados de valor para a RFFSA ou comunidade onde estejam localizados, sejam reformados sempre conservando suas características originais; no caso de restaurações, que sigam as normas contidas na Carta de Veneza (documento anexo).

Esta Comissão recomenda que o trabalho de restauração de prédios seja sempre entregue à responsabilidade de arquitetos especializados em restauração.

Brasília, 23 de junho de 1983

JOSÉ CARLOS DIAS DE FREITAS
Secretaria Geral do MT e Presidente da CCP

CARTA DE VENEZA

O II Congresso Internacional de Arquitetos e de Técnicos de monumentos históricos, realizado em Veneza de 25 a 31 de maio de 1964, aprovou o seguinte:

A noção de monumento compreende não só a criação arquitetônica isolada, mas também a moldura em que ela é inserida. O monumento é inseparável do meio onde se encontra situado e, bem assim, da história da qual é testemunho. Reconhece-se, conseqüentemente, um valor monumental tanto aos grandes conjuntos arqitetônicos, quanto às obras modestas que adquiriram, no decorrer do tempo, significação cultural e humana.

A conservação e a restauração de monumento constituem disciplina que apela para todas as ciências e todas as técnicas capazes de contribuir para o estudo e salvaguarda do patrimônio nacional, sob a direção de arquitetos especializados.

A conservação e a restauração de monumentos visam a salvaguarda tanto a obra de arte, quanto o testemunho histórico.

A conservação de monumentos é sempre favorecida quando se atribui a esses monumentos função útil à sociedade, utilização essa que não pode alterar a disposição dos elementos que os compõem, nem seu ambiente. É, pois, dentro desses limites que devem ser concebidas e podem ser autorizadas as reformas exigidas pela evolução dos usos e costumes.

A conservação de monumentos impõe, antes de tudo, perseverança em sua manutenção.

Desde que as técnicas tradicionais se revelem insuficientes, a consolidação de um momento pode ser assegurada recorrendo-se a todas as técnicas modernas empregadas em obras de conservação e de construção, cuja eficácia tenha sido comprovada por meios científicos e pela experiência.

A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Ela visa a conservar e a revelar o valor estético e histórico do monumento. Apoia-se no respeito à subsistência da coisa antiga ou sobre documento autênticos e deverá deter-se onde começa a conjectura. Além disso, todo trabalho complementar, verificado indispensável, deverá se destacar

da composição arquitetônica e levará a marca de nosso tempo.

Os elementos destinados a substituir as partes que faltarem, deverão integrar-se harmoniosamente no conjunto, embora distinguindo-se dos elementos originais, a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história.

As contribuições de todas as épocas para a construção de um monumento devem ser respeitadas, não devendo considerar-se a unidade do estilo como o objetivo a alcançar no curso de uma restauração.

Quando ocorrem num edifício diversas contribuições superpostas, a recuperação do estado jacente não se justifica senão excepcionalmente e sob a condição de que os elementos a serem retirados não apresentam nenhum interesse, ao passo que a composição, colocada à mostra, constitua um testemunho de alto valor histórico, arqueológico ou estético e seu estado de conservação seja julgado satisfatório. O julgamento do valor dos elementos em causa e a decisão sobre as eliminações a serem feitas não podem depender somente do critério do autor do projeto.

Os acréscimos não podem ser tolerados senão quando respeitam todas as partes interessantes do edifício, seu quadro tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente.

A remoção tota ou parcial de um monumento do sítio original para outro local não pode ser tolerada, salvo se sua preservação assim o exigir ou se razões de grande interesse nacional ou internacional a justificarem.

A preservação do monumento implica a da moldura tradicional; as construções, demolições ou agenciamentos novos não poderão, pois, alterar as relações de volume e colorido do monumento com seu ambiente próprio.

Quer sejam urbanos ou rurais, os sítios que são testemunhos de determinada civilização, de algum acontecimento histórico ou de uma evolução significativa, devem constituir objeto de cuidados especiais tanto com o objetivo de salvaguardar sua integridade e assegurar seu saneamento, como de favorecer seu agenciamento e valorizar sua ocorrência. Conseqüentemente, todo elemento arquitetônico ou de outra espécie que lhe comprometa o equilíbrio ou a escala deve ser evitado ou eliminado.

Os trabalhos de escavações devem ser executados de conformidade com as normas definidas pela recomendação da UNESCO, de 1956, relativas a escavações arqueológicas. O agenciamento de ruínas e as medidas necessárias à conservação e à proteção permanente dos elementos arquitetônicos, assim como dos objetos descobertos, serão assegurados. Por outro lado, todas as iniciativas deverão ser tomadas com o objetivo de facilitar a compreensão do monumento descoberto sem jamais, desvirtuar sua significação. Todo trabalho de reconstrução deverá, entretanto ser excluído a priori, somente a anastylose pode ser admitida; quer dizer, a recomposição de partes existentes, porém, desmembradas. Os elementos de integração serão sempre identificáveis e representarão o mínimo necessário para assegurar as condições de conservação do monumento e restabelecer a continuidade de suas formas.

Os trabalhos de conservação, de restauração e de escavações serão sempre acompanhados de uma documentação precisa sob a forma de relatórios analíticos e críticos, ilustrados com desenhos e fotografias.

Todas as fases dos trabalhos de recuperação, de consolidação, de recomposição e de integração, assim como os elementos técnicos e formais identificados no decurso dos trabalhos, deverão ser consignados nos mesmos relatórios. Essa documentação deverá ser depositada em arquivo de órgão da administração pública e posta à disposição dos pesquisadores; sua publicação é aconselhável.

Veneza, 29.V.1964.

12.7 - Anexo 7

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES DO PRESERVE – CCP

RECOMENDAÇÃO Nº 2

A Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE recomenda aos órgãos da administração direta e às entidades vinculadas o seguinte:

– todo expediente relativo a peças e documentos históricos, recebido pelo Gabinete do Ministro, Secretaria Geral ou outro órgão do Ministério, seja encaminhado à Secretaria Executiva do PRESERVE para exame e posterior encaminhamento;

– os assuntos relativos a patrimônio histórico, contidos em expedientes encaminhados diretamente às entidades vinculadas, sejam analisados pelo representante da entidade na CCP e pela Secretaria Executiva do PRESERVE, que decidirão da necessidade de ser ouvida a Comissão.

Brasília, 30 de novembro de 1983.

JOSÉ CARLOS DIAS DE FREITAS
Secretário Geral do MT e Presidente do CCP

12.8 - Anexo 8

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES DO PRESERVE – CCP

RECOMENDAÇÃO Nº 03

A Comissão de Coordenação das Atividades do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes-PRESERVE, recomenda à SUPERINTENDÊNCIA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE-SUNAMAM:

– adotar medidas urgentes junto à Companhia de Navegação do São Francisco-FRANAVE, no sentido de ser restaurada a embarcação BENJAMIM GUIMARÃES, por se tratar do último exemplar remanescente da frota de embarcações de roda que faziam a navegação ao longo do Rio São Francisco.

Brasília-DF, 27 de setembro de 1984.

JOSÉ CARLOS DIAS DE FREITAS
Secretário Geral do MT e Presidente da CCP

12.9 - Anexo 9

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES DO PRESERVE – CCP

RECOMENDAÇÃO Nº 4

A Comissão de Coordenação das Atividades do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – PRESERVE, recomenda à PORTOBRÁS e Empresas Controladas:

– promover a inclusão em seus orçamentos anuais, de dotação especial para a preservação do respectivo patrimônio histórico, constituído por prédios, máquinas e equipamentos, documentos históricos e arquivos fotográficos, obras de arte e similares;
– contratar pessoal especializado para a realização de tarefas pertinentes à preservação desse acervo, dentro das normas vigentes.

Brasília-DF., 01 de novembro de 1984.

JOSÉ CARLOS DIAS DE FREITAS
Secretário Geral do MT e Presidente da CCP

12.10 - Anexo 10

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES DO PRESERVE – CCP

RESOLUÇÃO Nº 1

Ficam aprovados o Documento Básico do PRESERVE e as Normas de Funcionamento da Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE (documentos em anexo).

Referidos documentos devem ser observados no desenvolvimento do Programa.

Brasília-DF., 16 de agosto de 1983.

JOSÉ CARLOS DIAS DE FREITAS
Secretário Geral do MT e Presidente da CCP

12.11 - Anexo 11

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES – PRESERVE –

O Ministério dos Transportes é depositário de grande acervo histórico que documenta a evolução dos transportes no Brasil. Alguns órgãos do MT têm procurado reunir e preservar documentos e peças importantes para o estudo dessa área primordial para o desenvolvimento do País. O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transpotes visa a coordenar os esforços existentes e desenvolver ação efetiva de preservação e conservação do acervo do Ministério.

1. **ÓRGÃO RESPONSÁVEL**

A Secretaria Geral, através da Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE, é o órgão responsável pelas diretrizes e acompanhamento dos estudos e projetos que integram o Programa.

2. **OBJETIVOS**

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes visa, em primeiro lugar, ao conhecimento efetivo do material de valor histórico e artístico de interesse do Ministério, com objetivo de preservá-lo e restaurá-lo, quando necessário. Uma vez realizado o levantamento de todo esse material, estudar-se-á a possibilidade de reuni-lo em local apropriado, no sentido de documentar a evolução da tecnologia dos transportes no Brasil. Sem desativar os núcleos museológicos existentes, o Ministério dos Transpotes poderá criar o Museu dos Transportes, para informação do público em geral e particularmente de estudantes.

O Programa deverá também abranger a preservação de antigas estações ferroviárias, representativas de cada etapa do desenvolvimento ferroviário no Brasil.

No âmbito das rodovias deverá ser reunido todo o equipamento que documenta a evolução da tecnologia de construção de estradas, e também os veículos e motores de diversos tipos que nelas foram e são utilizados para as diversas modalidades de transportes.

Em relação ao transporte marítimo e fluvial, o material existente oferece aspectos de grande riqueza do ponto de vista documental.

Em resumo, o Programa objetiva o levantamento, o estudo, a classificação, a preservação, a restauração e a apresentação e divulgação do material de valor histórico e artístico do Ministério dos Transportes.

3. ENTIDADES PARTICIPANTES

- Secretaria Geral;
- RFFSA e suas subsidiárias;
- DNER e ECEX;
- SUNAMAM e empresas vinculadas;
- PORTOBRÁS e suas controladas;
- GEIPOT; e
- EBTU.

3.1. Outras entidades poderão contribuir para o desenvolvimento do Programa, em especial a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

4. SUMÁRIO

Para atingir as metas propostas o Programa deverá desdobrar-se em projetos, subprojetos e estudos complementares, que, numa estimativa preliminar, poderão ser resumidos em:

4.1. Levantamento, Estudo e Classificação do Material de Valor Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes;

4.2. Restauração do Material Histórico do Ministério dos Transportes;

4.3. Instalação do Museu dos Transportes;

4.4. Preservação das Antigas Estações Ferroviárias e outras edificações e monumentos.

5. DESENVOLVIMENTO

5.1. A preservação do Material Histórico dependerá do levantamento, estudos e classificação a serem realizados (4.1);

5.2. O levantamento, Estudo e Classificação do Material de Valor Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes poderá ser desenvolvido simultaneamente nos diversos órgãos participantes do Programa, dependendo das disponibilidades de recursos humanos e financeiros.

5.3. A preservação e restauração de antigos prédios de valor histórico e arquitetônico poderá ser desenvolvida paralela e simultaneamente com outros projetos. Sua execução dependerá do estudo específico dos prédios quanto às suas características arquitetônicas, estado atual e recomposição do aspecto original.

6. DURAÇÃO

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes terá caráter permanente.

7. ÁREA DE ATUAÇÃO

O Programa deverá ser desenvolvido nas áreas em que houver material de valor histórico, a serem definidas nos projetos relacionados.

8. RECURSOS HUMANOS

O Programa vai requerer recursos humanos de formação compatível com seus objetivos.

8.1. Deverá ser utilizado o pessoal do quadro permanente e CLT, de cada órgão participante.

9. RECURSOS FINANCEIROS

Os recursos financeiros serão providos por cada órgão participante, de acordo com orientação recebida da Secretaria Geral.

10. ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA

A Secretaria Geral, através da CCP, deverá definir em detalhe a organização técnica e administrativa do Programa.

Brasília, 23 de junho de 1983.

JOSÉ CARLOS DIAS DE FREITAS
Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE

12.12 - Anexo 12

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES DO PRESERVE – CCP

NORMAS DE FUNCIONAMENTO

1. **COMPETE À COMISSÃO:**

1.1 Promover medidas que venham a estimular o respeito e a conservação do patrimônio histórico do Ministério dos Transportes.

1.2. Apresentar ao Secretário-Geral, anualmente, o Plano de Trabalho a ser desenvolvido nas entidades vinculadas ao Programa.

1.3. Traçar diretrizes para a execução do Programa, dentro dos objetivos estabelecidos no Documento Básico.

1.4. Definir critérios para o estabelecimento das prioridades dos projetos do Programa.

1.5. Acompanhar os projetos implantados e em fase de elaboração nas entidades vinculadas.

1.6. Aprovar regularmente o programa de publicações do PRESERVE nas entidades vinculadas, tendo em vista sua normalização.

2. **COMPETE AO PRESIDENTE:**

2.1. Convocar e presidir as reuniões da Comissão.

2.2. Aprovar a pauta das reuniões.

2.3. Submeter ao plenário as propostas encaminhadas pela Secretaria Executiva do Programa e conduzir sua votação.

2.4. Assinar e fazer cumprir as Resoluções e Recomendações da Comissão.

2.5. Resolver as questões de ordem suscitadas em plenário.

3. **COMPETE AOS MEMBROS DA COMISSÃO:**

3.1. Apresentar parecer e relatar os assuntos que lhes foram atribuídos pelo plenário.

3.2. Apontar os técnicos de formação profissional adequada, conforme o estabelecido no Documento Básico do PRESERVE.

3.3. Criar todas as facilidades, na entidade que representa, para a implementação e desenvolvimento dos projetos aprovados pela Comissão.

3.4. Apresentar sugestões de projetos ao Plenário para aprovação.

3.5. Apresentar sugestões para aperfeiçoar o desenvolvimento do Programa na entidade que representa.

3.5. Apresentar sugestões para aperfeiçoar o desenvolvimento do Programa na entidade que representa.

3.6. Submeter à Diretoria de entidade a que pertence os planos de trabalho aprovados pela Comissão.

4. **COMPETE À SECRETARIA EXECUTIVA:**

4.1. Prestar assessoria ao Presidente, na área de preservação do patrimônio histórico do MT.

4.2. Fornecer subsídios técnicos à Comissao, para o desenvolvimento dos projetos do PRESERVE.

4.3. Analisar os documentos e processos endereçados ao PRESERVE, encaminhá-los aos membros da Comissão, quando for o caso, e emitir parecer relativo ao aspecto técnico de preservação do patrimônio histórico do MT.

4.4. Coordenar os estudos e levantamentos necessários à elaboração dos projetos incluídos no Programa.

4.5. Orientar, no âmbito de sua competência, as obras de restauração de prédios, peças e documentos, estes últimos sob a orientação da CODEDOC.

4.6. Analisar os currículos dos técnicos apontados para participarem dos projetos, opinando pela sua qualificação.

4.7. Participar da elaboração do orçamento do PRESERVE nas entidades vinculadas.

4.8. Divulgar a pauta das reuniões e as resoluções e recomendações da CCP.

Haverá uma Secretaria Executiva, cuja competência e organização será objeto de documento a ser aprovado pela CCP.

Brasília, 3 de agosto de 1983.

Comissão de Coordenação
das Atividades do PRESERVE

13. ÍNDICE ALFABÉTICO DE PESSOAS, INSTITUIÇÕES E ASSUNTOS

ELABORADO NO GEIPOT

"Gostaria de agradecer pela oportunidade que me deu de visitar todas as partes do Museu Ferroviário de São João Del Rey, no dia 9 de abril.

Essa não foi minha primeira visita ao Museu, mas foi a mais interessante, especificamente porque pude visitar a oficina para ver a coleção histórica, tão bem preservada, de tornos e outras máquinas, e também porque tive sua permissão para viajar na mesma locomotiva... Após ter visitado muitos outros museus semelhantes, eu gostaria de afirmar que acho que o seu conjunto, inclusive a linha São João Del Rey-Tiradentes, constitui o mais impressionante museu desse tipo que vi em qualquer país. Tudo tem sido preservado com uma lealdade excepcional ao passado e com objetivo educacional. Foi para mim um privilégio poder conhecer o museu em detalhes e falar com a equipe de funcionários evidentemente tão dedicada ao seu trabalho."

(Trecho da carta do Sr. D. I. Gowan, Chefe de Chancelaria da Embaixada Britânica, enviada à RFFSA)